# Bombardeo de Europa su devastación

Noble Frankland



SAN MARTIN
HISTORIA DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
campañas
libro n.° 2

# Equipo editorial de la Historia Ilustrada de la II Guerra Mundial



## El autor de Bombardeo de Europa: Noble Frankland

El Dr. Noble Frankland, director del Museo Imperial de la Guerra, en Londres, sirvió durante la Segunda Guerra Mundial en el Comando de Bombardeo y fue condecorado con la D. F. C. Es co-autor de la narración oficial «La Ofensiva Aérea Estratégica contra Alemania» y ha escrito otros varios trabajos sobre temas militares y diplomáticos.



## Director Editorial: Barrie Pitt

Autor de muy importantes obras históricas sobre la Primera y la Segunda Guerras Mundiales. Colaborador de la Enciclopaedia Britannica" sobre temas de guerra naval; asesor histórico del "Sunday Times Magazine"; director de la 'Purnell's History of the Second World War"; asesor consultivo de la serie de películas que la BBC produjo sobre la Primera Guerra Mundial.



## Asesor Militar: capitán Sir Basil Liddell Hart

Entre las dos grandes guerras realizó un papel fundamental, abogando por el desarrollo del poder aereo, las fuerzas acorazadas y la estrategia anfibia. Muchos jefes famosos de la II G. M. fueron sus "discípulos", incluso el general Guderian, creador de las fuerzas "panzer" alemanas. Autor de más de 30 libros, fue uno de los mejores expertos de la II G. M.



## Prologuista y Presentador: Vicente Talón

Es un gran experto en temas politico-militares Como corresponsal del diario "Pueblo", ha visto los más importantes sucesos bélicos que se han producido en el mundo los últimos anos. Tras realizar cursos de información, ha obtenido diplomas en varios centros militares y ha escrito dos libros histórico-militares: "Los rusos en el Mediterráneo" y "Arde Guernica".

# Bombardeo de Europa

## PRESENTACION

Aún no se ha establecido muy bien sobre cuál de los beligerantes de la II Guerra Mundial recae la responsabilidad del bombardeo de ciudades y centros civiles. Hay quien dice que el primer paso lo dieron los aviones de la «Royal Air Force» y quienes aseguran que la iniciativa ostentó el sello de la «Luftwaffe». Sea como fuere, lo cierto es que a partir de finales de 1942 los **raids** de bombardeo aereo fueron una palanca importante en la manera aliada de hacer la guerra. Los polimotores ingleses y americanos intensificaron cada vez mas sus ataques masivos sobre las ciudades del Viejo Continente, esparciendo el terror y la desolación por doquier. Porque la aviación estratégica aliada visualizó los centros de interés militar, pero también se ocupo, en gran medida, de «hundir la moral» del enemigo por medio de ataques alucinantes contra objetivos meramente civiles. El empleo del fósforo y campanazos tan brutales como el de Dresden (trescientos mil muertos en una sola noche) son buena prueba de la aplicación con que llevaron a cabo este inconfesable programa, del que, por supuesto, no habría de oírse una sola palabra en el juicio de Nuremberg.

Los bombardeos, que durante los últimos meses de la guerra se ejecutaban casi con plena impunidad, lesionaron gravemente la producción de guerra alemana, pero no consiguieron abocarla al colapso. Las cifras demuestran que en marzo de 1945 de las fábricas del III Reich salían mas aviones, carros y armas que en el mismo mes de 1942. Y en cuanto a la mella en la moral, nadie ignora hoy que la muerte de tantos cientos de miles de inocentes no predispusieron al pueblo alemán a la claudicación. Antes, por el contrario, aceraron la resistencia.

La ofensiva de bombardeo fue, en consecuencia, una página poco honrosa y cuyos resultados no estuvieron ni a la altura del esfuerzo desplegado por quienes atacaban ni en proporción a la sangre derramada por quienes recibieron, día tras día, la espantosa cascada que caía del cielo.

**Vicente Talón**



Noble Frankland

# Bombardeo de Europa: su devastación

Director Editorial: Barrie Pitt.
Asesor Militar: Sir Basil Liddell Hart.

Editor Gráfico: Robert Hunt.
Director Artístico: Peter Dunbar.
Editor Ejecutivo: David Masón.
Dibujos: Sarán Kingham.
Cartografía: Richard Natkiel.
Cubierta: Denis Piper.
Dibujos especiales: John Batchelor.
Ayudante de Investigación: Yvonne Marsh.

Prologuista y Presentador
de la Edición Española:
Vicente Talón.

Las fotografías de este libro fueron especialmente seleccionadas de los archivos siguientes: de izquierda a derecha, página 7, Imperial War Museum; 9 IWM; 10 IWM; 13 IWM; 14 Keystone/IWM; 16 IWM; 17 IWM; 19 IWM; 20 IWM; 22 IWM; 24 IWM; 25 IWM; 26 Ullstein; 27 Ullstein; 29 Ullstein/Suddeutscher Verlag; 31 Ullstein; 33 IWM; 34-35 IWM; 36-37 IWM; 38-39 IWM; 42-43 IWM; 44 IWM; 46-47 Ullstein; 48 US Army/IWM; 50-51 US Air Forcé; 52-53 IWM; 54 IWM; 55 IWM; 56-57 IWM; 58 IWM; 60-61 Alfred Price; 64-65 US Air Forcé; 65 IWM; 66 IWM; 66-67 Ullstein; 72 IWM; 73 IWM; 74 IWM; 76 Keystone/Sado Opera Mundi; 77 IWM; 79 Deutsches Museum; 80 IWM; 86 Sado Opera Mundi; 87 Sudd. Verlag; 90-91 IWM; 92-93 US Army; 94 Sado Opera Mundi; 96-97 US Army; 100 Ullstein/Sado Opera Mundi; 101 Ullstein; 102-103 Sado Opera Mundi; 104-105 US Army; 104 IWM; 105 IWM; 106-107 IWM; 113 US Air Forcé; 117 IWM; 118 IWM; 120-121 Sudd. Verlag. 122-123 US Air Forcé; 125 Sado Opera Mundi; 126-127 US Air Forcé; 128 IWM; 129 US Air Forcé; 130-131 US Air Forcé; 135 IWM; 136-137 US Air Forcé; 138 Sado Opera Mundi; 140-141 IWM; 143 IWM; 146 Ullstein; 147 Sudd. Verlang: 150-151 IWM; 154-155 IWM; 156 IWM.

Traductor: Tomás Rodríguez Bachiller.
1.ª Edición publicada en Estados Unidos por Ballantine.

LIBRERÍA EDITORIAL SAN MARTÍN.
Puerta del Sol, 6.
Madrid-14.

Printed in Spain - Impreso en España.
Gráficas Lormo.
Depósito Legal: M. 25.543-1971

# índice

# Cosechar tempestades

Introducción por Barrie Pin

En pleno verano de 1940, poco más de tres mil intrépidos jóvenes libraron a Gran Bretaña de una invasión y quizás al mundo entero de una perniciosa tiranía. Su ejemplo encendió la imaginación de toda una generación, y lo que con razón se llamara lo mejor de la juventud británica se unió para alistarse en la Royal Air Forcé, para encontrarse, la mayor parte de ellos, con que las necesidades de expansión del Mando de Cazas que alcanzara puesto tan glorioso en la Batalla de Inglaterra, no eran tantas como habían deseado.

Daba igual; en cualquier caso, ya era tiempo de pasar de la defensa al ataque.

Churchill había dicho: "Bombardearemos Alemania de día y de noche en forma siempre creciente, dejando caer sobre ellos una carga de bombas más pesada cada vez, haciendo degustar y tragar al pueblo alemán todos los meses, una fuerte dosis de las miserias que ellos han esparcido sobre la humanidad".

El Mando de Bombardeo, ciertamente, llevó la guerra a terreno enemigo, y durante largos meses ello constituyó la única prueba que Gran Bretaña tenía para demostrar al resto del mundo que no se había rendido ante Hitler como lo hiciera su aliada Francia. Las dotaciones que condujeron los Hampdens, Whitleys y Wellingtons primero, y después los Stirlings, Halifaxes y Lancasters, de noche por los cielos de Europa, llevaban consigo, no sólo la amenaza al agresor, sino también la dignidad y la creciente confianza de sus propios compatriotas.

El doctor Noble Frankland es uno de los más distinguidos historiadores actuales y, lo que es más, sirvió como navegante en El Mando de Bombardeo. Es asimismo co-autor, con Sir Charles Webster, de la narración oficial "The Strategic Air Offensive against Germany 1939-1945", escrita mientras servía como historiador oficial del gobierno británico. Nadie sabe más que él sobre el desarrollo de la campaña que ha llegado a conocerse como la Ofensiva de Bombardeo contra Alemania y muy pocos historiadores poseen su habilidad para presentar algo tan controversial e intricando de forma tan lúcida y convincente como él lo hace en este libro.

Porque la historia de tal Ofensiva de Bombardeo no es el relato seguido y llano de cómo el creciente poderío aéreo aplastaba, poco a poco pero en forma continuada, la potencia industrial enemiga o aterraba a su población. En 1941 se llegó a la conclusión de que el nivel de precisión técnica en los procedimientos de bombardeo era sólo suficiente para asegurar que las bombas cayeran dentro de un radio de ocho kilómetros de sus objetivos, ello suponiendo que los métodos de navegación al uso, tan rudimentarios, situaran a los bombarderos sobre la ciudad elegida. Antes de que las metas propuestas por los que dirigían la ofensiva tuvieran alguna posibilidad de alcanzarse, habrían de realizarse importantes descubrimientos científicos, tomarse decisiones valientes e imaginativas y librarse batallas de agudeza e ingenio.

Pero cuando la Octava Fuerza Aérea de los Estados Unidos se unió al Mando de Bombardeo en la batalla, ya se habían conseguido muchos adelantos, pero también los científicos y los técnicos aeronáuticos alemanes habían, para entonces, avanzado mucho y perfeccionado sus sistemas de defensa aérea.

El doctor Frankland, relatando los vaivenes de la batalla, según los adelantos técnicos de un lado o del otro iban proporcionando a unos u otros ventajas o respiros temporales, nos proporciona una de las más valiosas lecciones de las que el libro contiene.

Pero con la llegada de los americanos la batalla se desarrolló enormemente, no sólo por su alcance, sino por su precio en vidas humanas. El extraordinario sentido del deber de las dotaciones de los bombarderos, lo indica el hecho de que ellos solos acumularon más premios y condecoraciones que los componentes de cualquier otra arma y que lo hicieron a más alto precio también lo indica el hecho de que, entre todos los aviadores que murieron, más de 25.000 no están enterrados en tumba conocida. Dado que al comenzar la guerra no había abundantes armas, muchos de los que entonces cayeron, lo hicieron sin haber podido inflingir grandes daños al enemigo, pero su experiencia y sus necesidades condujeron finalmente a la capacidad de provisión de materiales de calidad pareja a su valentía.

N. DLL T. — Quien siembre vientos... Atenerse a las consecuencias.

# Antecedentes

La conquista del aire indujo a los altos mandos militares y navales de las grandes potencias, que iban siendo arrastrados hacia el Armageddon * a considerar la influencia que pudiera tener la aplicación de las nuevas máquinas voladoras, aeroplanos, hidroplanos y aeróstatos en las acciones de guerra terrestres o marítimas. La primera y más evidente consecuencia era que los aviadores podían alcanzar con la vista mayores distancias que la caballería o los oficiales de estado mayor que vigilaron el campo, bien a caballo o bien desde las cimas de alguna colina. Así que el primer papel asignado a la aviación fue el de reconocimiento. En este sentido se realizaron ensayos tanto en maniobras militares como en alguna de las acciones bélicas que precedieron a la total rotura de hostilidades de agosto de 1914. A partir de aquí se produjeron rápidamente tres revelaciones como consecuencia de la idea original de reconocimiento aéreo.

Primeramente si los aeroplanos podían observar las inmediaciones del campo de batalla o la posible acción naval, aquellos de mayor radio de acción podrían también observar lo que estaba sucediendo detrás de las líneas enemigas o en sus bases navales. Esta actividad se conoció más tarde como reconocimiento estratégico. En segundo lugar, si bien era interesante y ventajoso obtener la información antedicha, no era menos deseable el tratar de evitar que el enemigo obtuviera parecida información y de ahí surgió la idea y la realidad del combate aéreo en el cual los aparatos lucharon al principio con armas de mano, empleándose posteriormente las ametralladoras. En tercer lugar, si los aviones o aeronaves podían cruzar las líneas enemigas y observar sus tropas, fortificaciones, atrincheramientos y retaguardia, también podían dejar caer explosivos sobre ellos. Así surgió la práctica del bombardeo.

Al igual que el reconocimiento, el bombardeo tuvo desde su comienzo dos aplicaciones distintas. Una, táctica, en el sentido de que los ataques se realizarían sobre las fuerzas inmediatas al campo de batalla, que tomaría parte directa en la lucha Otra, estratégica, ya que los ataques se realizarían sobre las bases de aprovisionamiento o zonas de apoyo de las que el enemigo obtenía su potencia militar. Otra forma de expresar la diferencia entre ambas, sería decir que así como el bombardeo táctico se ocupa de las acciones de la fuerza armada enemiga, el bombardeo estratégico se ocupa de las fuentes de esas acciones.

* N. DEL T.—Ultima batalla entre las naciones antes del Fin del Mundo.




**Un bombardero Avro en 1914. Fue un precursor del famoso Avro 504.**

La idea de bombardeo estratégico precisamente porque implicaba la necesidad de efectuar vuelos más largos que en las otras formas de bombardeo, constituía la manera más avanzada de emplear el poderío aéreo y empezó a aplicarse casi desde el mismo comienzo de la Primera Guerra Mundial. A fines de 1941, la British Royal Naval Air Service realizó ataques dirigidos principalmente contra hangares de los Zeppelin, a lugares tan distantes como Colonia y Düseldorf. Igualmente, los alemanes atacaron Dover y Erith. Estos modestos comienzos dieron paso a un desarrollo considerable de las técnicas de bombardeo por ambos bandos, especialmente por el lado alemán. Los alemanes consiguieron una notable ventaja en el desarrollo de aeronaves y, en enero de 1915, la emplearon para comenzar la primera ofensiva aérea estratégica sistemática y continuada de la historia. En el curso de la guerra, esas aeronaves dejaron caer cerca de 200 toneladas de bombas que mataron alrededor de 550 personas. Empezaron sobre Yarmouth durante la noche del 19 al 20 de enero de 1915 y alcanzaron Londres por primera vez en la del 31 de mayo al primero de junio.

Por su gran novedad, estas operaciones, aunque apenas afectaban al curso de la guerra, producían considerable impresión. Pero también llevaban consigo el peligro de avivar el instinto defensivo que entrado ya 1916, reveló que los Zepelines eran blancos fáciles para los aviones de caza e, incluso, para las baterías antiaéreas. Eran grandes, lentos y altamente inflamables. Las pérdidas llegaron a ser muy considerables para los alemanes y se imponía en pensar en nuevos métodos para proseguir con los ataques. Estos métodos tomaron forma a principios de 1917 cuando los alemanes crearon sus fuerzas de bombardeo de largo alcance equipadas con aparatos Gotha, que fueron, en verdad, los primeros bombarderos pesados. De esta semilla que los alemanes sembraron en forma de bombardeos, nació la cosecha de huracanes; pues fue precisamente como respuesta a los ataques de los Goihas cómo se desarrollaron en Gran Bretaña tanto la Royal Air Forcé en 1918 como el Mando de Bombardeo en 1936.

**Zeppelin L11 en 1915.**



Los ataques con Gothas, que a veces iban acompañados de Giants, empezaron en abril, extendiéndose gradualmente hasta que el 13 de junio de 1917 sucedió algo de la máxima importancia histórica. Fue ello el ataque diurno realizado por 14 aparatos Gotha sobre Londres, dejando caer 118 bombas y matando 160 personas. Con 100 cazas británicos trataron de rechazar el ataque, pero no pudieron hacer ni una sola víctima; todos los Gotha volvieron a sus bases sanos y salvos. Diríase que Londres estaba ahí a merced de los bombarderos alemanes. Si tan sólo 14 aviones en pleno día, sin pérdidas, obtenían tales resultados, ¿qué depararía el futuro? Esta era la pregunta que se hacían tanto la población ultrajada como el alarmado gobierno del señor Lloyd George. Para contestarla, se llamó a uno de los estadistas del Imperio, al general Sumts.

Sumts estimó que el arma aérea, con su capacidad para bombardear a largas distancias, había dado una dimensión totalmente nueva al acto de la guerra. Creía incluso posible que esta forma de acción bélica se afirmaría tan poderosamente que los viejos sistemas militares y navales pasarían a ser secundarios y subordinados. Con el fin de mejorar los sistemas de defensa aérea contra bombardeos hizo varias recomendaciones, pero, en resumen, su opinión era que la única defensa realmente efectiva era el contraataque y pidió que, rápidamente, se desarrollara la fuerza británica de bombardeo para atacar Alemania. Creía, asimismo, que este tipo de operaciones aéreas requerían estudio y dirección especiales, pues no eran prolongación de los métodos militares y navales, eran una nueva clase de guerra. Habrían de ser planeados por mandos especializados y ejecutados por un cuerpo especial. Así que Sumts recomendó no sólo la creación de fuerzas de bombardeo independeintes, como los alemanes, sino también el consiguiente Estado Mayor del Aire y su personal de combate, ambos separados de las otras armas tradicionales. Sus recomendaciones se aceptaron inmediatamente y se pusieron en práctica con toda rapidez. Para octubre de 1917 ya se había formado, en Ochey, una escuadrilla de bombardeo de largo alcance para atacar los objetivos alemanes. El uno de abril de 1918 se constituyó la Royal Air Forcé como la primera arma aérea independiente del mundo. En junio de 1918 y tomando como base el Ala de Ochey, que había pasado a ser posteriormente la VIII Brigada, se creó la Fuerza Independiente que se haría cargo del montaje de la ofensiva estratégica contra Alemania. Con independencia de las campañas de tierra y mar que, hasta entonces, habían absorbido casi todo el poderío aéreo británico.

Por entonces ya se habían mejorado las defensas aéreas y los ataques de Gothas y Giants sustancialmente contenidos, pues, aunque no tan vulnerables como las aeronaves, estos aparatos eran relativamente pesados y se les hacía difícil competir con los ligeros cazas que acudían a interceptarles. Así que cada vez más, los ataques se realizaban de noche aunque eso también tenía sus inconvenientes, pues de los 60 Gothas y Gianís perdidos durante las operaciones de 1917 y 1918, treinta y seis lo fueron al estrellarse en sus propias bases de Bélgica, cuando volvían de Inglaterra. Tampoco el número de acciones realizadas por el Ala de Ochey, la VIII Brigada o la Fuerza Independiente, fue suficiente para corroborar o no las predicciones de Sumts. Cuando los procedimientos guerreros tradicionales precipitaron el final de la guerra, en 1918, el bombardero pesado, cuatrimotor, con alcance suficiente para llegar a Berlín desde bases británicas y con capacidad para 1.500 kgs. de bombas, el V 1500 Handley Page, todavía no había sido puesto en servicio. Parecía como si tanto la Royal

Air Forcé como la Fuerza independiente hubieran perdido el autobús y como si la proclamación de la revolución estratégica hecha por el general Sumts fuera a ser pronto olvidada. Pero, sin embargo, no fue así.

Surgió entonces en Gran Bretaña la colosal figura de Trenchard que fue durante diez años jefe del Estado Mayor del Aire y después el genio director de la Royal Air Forcé. Trenchard basó su doctrina en las afirmaciones de Sumts. Proclamó que en la guerra aérea la mayor defensa es el contraataque. Estableció que el efecto moral de los bombardeos demostraría ser superior al físico y que, en el futuro, el camino hacia la victoria en la guerra, no sería otro que el desarrollo de una ofensiva aerea contra los centros vitales enemigos, mayor que la que éstos ejercieran contra los propios. Según Trenchard, no había defensa directa eficaz contra los bombardeos así que Jas fuerzas aéreas debían dedicarse principalmente a la creación de las secciones de bombardeo. Los cazas no servían más que para impresionar a políticos y ciudadanos y la verdadera superioridad aérea consistía en la capacidad para transportar, con mayor facilidad que el enemigo, una carga mayor de bombas.

Trenchard no consiguió crear los cuerpos adecuados para realizar perfectamente tales ideas en la guerra, ni pudo imbuir en el ejército del aire, del que fue jefe tanto tiempo, un espíritu inquisitivo o la afición a experimentar. Los problemas operativos del bombardeo, busca de objetivos, puntería o incluso navegación normal, quedaron prácticamente ignorados e incluso, casi ni siquiera admitidos. Consiguió, sin embargo, perpetuar la Royal Air Forcé y preservar como fundamental la idea de ofensiva estratégica aérea. Ello fue una hazaña considerable y quizás ningún otro hubiera podido realizarla.

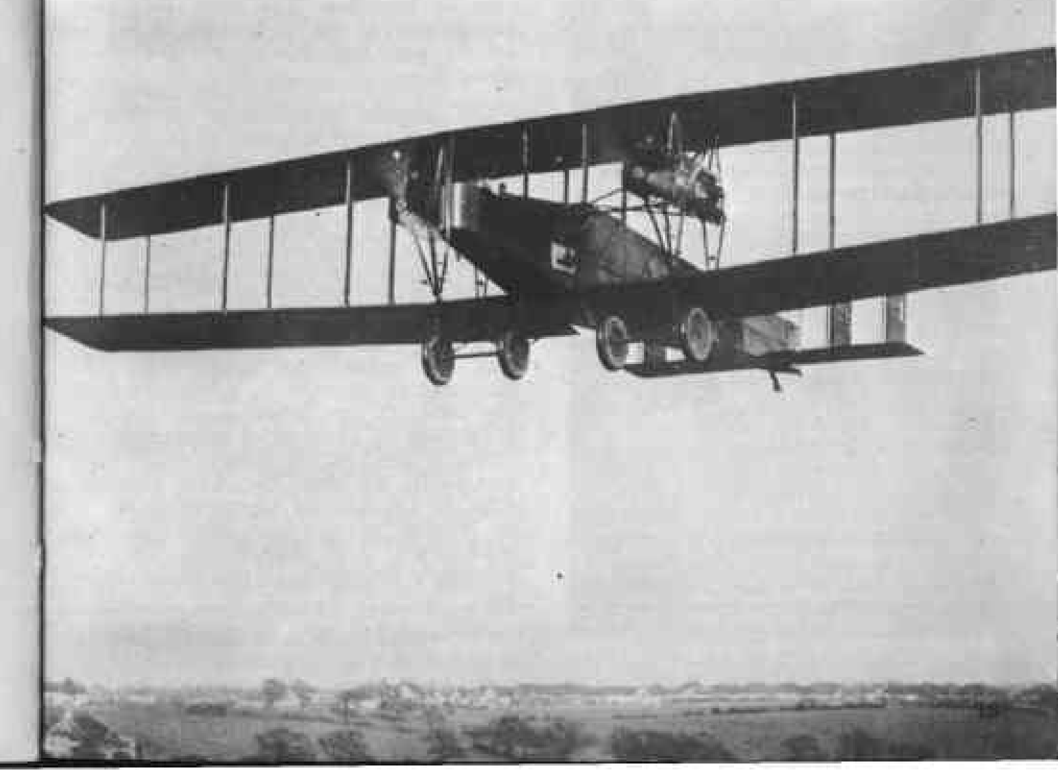
En Alemania, donde se desarrolló tan rápidamente durante la Primera Guerra Mundial, la idea de bombardeo estratégico, declinó en forma igualmente precipitada durante los años que transcurrieron entre las dos guerras. La experiencia adquirida por la Luftwaffe en la Guerra Civil Española, les hizo llegar a la conclusión de que el uso más efectivo de la aviación era como apoyo directo del ejército en el campo de batalla; lo cual no es sorprendente si se considera que los alemanes apuntaban hacia una victoria basada en la fuerza militar, concretamente en el poderío de su ejército de tierra. El General Wever, primer Jefe de Estado Mayor de la nueva Luftwaffe, que abogaba por la construcción de bombardeos pesados de largo alcance, murió en Dresde en un accidente de aviación en 1936. Su muerte, quizás, libró a Gran Bretaña de grandes destrozos y sufrimientos. Al estallar la guerra los alemanes aún no tenían plan sistemático alguno para el bombardeo estratégico de Gran Bretaña y sus efectivos a tal efecto, tampoco eran impresionantes, especialmente si se les comparaba con el grado de desarrollo adquirido por otros ramos de las fuerzas armadas.

Aunque Italia carecía de independencia económica para competir con las grandes potencias en la carrera del poderío aéreo o militar, sí tuvo, en cambio, un general, Giulio Douhet, que, con sus escritos, ejerció considerable influencia sobre los destinos del poderío aéreo. Creía que las guerras del futuro vendrían determinadas solamente por la potencia aérea. Llegó aún más lejos que Sumts en sus predicciones, pues se creía que las operaciones militares y navales no sólo quedarían relegadas a luchar subordinado y secundario, sino que pasarían a ser por completo improcedentes. Apuntó que la campaña decisiva sería la ofensiva aérea de largo alcance que, asestando golpes masivos en el mismo centro del territorio enemigo, reduciría en seguida sus ciudades a ruinas, su pueblo a la desesperación y a su gobierno a la capitulación. Como instrumento de esta ofensiva Douhet veía un avión acorazado o bombardero armado capaz de abrirse camino por la fuerza hasta el objetivo. Esto es, Douhet, como Trenchard, creía que el punto decisivo de la acción contra el enemigo debía de ser el dirigido contra la población misma y que el arma adecuada para explotar la desmoralización del enemigo en beneficio de la propia victoria, era el avión de bombardeo.

Es discutible que Douhet fuera el único inspirador de las doctrinas de desarrollo de las fuerzas aéreas en Gran Bretaña y Estados Unidos, pero es indudable que sus ideas alcanzaron tal vigencia que, por su repercusión, contribuyeron a crear un estado de opinión. Hay quien cree que el



**Arriba: Bombardero Gotha. Abajo: Bombardero Handley Page V1500.**





Trenchard



Sir Arthur Harris



Smuts

modelo B-17, que llegó a ser el principal instrumento en la ofensiva aérea americana contra Alemania, fue un simple reflejo del avión imaginado por Douhet. Lo que es más, los americanos proyectaban enviar estos aviones a las operaciones en formaciones auto-defensivas, sin proteción de caza; podría, sin embargo, argumentarse que el problema, aparentamente insoluble, de la construcción de un caza de largo alcance, influyó más en el diseño de B-17 que los escritos de Douhet.

En todo caso, la influencia principal sobre las doctrinas de bombardeo americanas, se ejerció como reacción, primero, a los cánones británicos, y, una vez empezada la guerra, a la forma en que, recien creado el Mando de Bombardeo, realizaron los británicos su ofensiva aérea contra Alemania. Esta reacción fue, por un lado, favorable en el sentido de que se demostró una muy marcada confianza en las teorías ofensivas de bombardeo estratégico y dio lugar al proyecto y puesta en fabricación de dos cuatrimotores conocidos como Fortaleza Volante B17 y B24 Liberator. Por otro lado fue desfavorable pues los americanos no se mostraron muy de acuerdo con el concepto de bombardeo nocturno por zonas que tenían los británicos. Los americanos eran partidarioso de los bombardeos a la luz del día pues eran mucho más precisos y eficaces.

Los sistemas británicos de bombardeo, que dieron forma al curso de la ofensiva lanzada por el Mando de Bombardeo, y que influyeron en los grupos equivalentes americanos, no fueron exactamente los propuestos por Trenchard. En los últimos años de paz, siendo primer ministro Neville Chamberlain y jefe del Estado Mayor del Aire británico Sir Cyril Newall, se introdujeron importantes midificaciones en los métodos de Trenchard. Tales cambios eran debidos, en cierto modo, a la necesidad de hacer frente a la realidad de una cada vez más problemática situación y, también en parte, a los adelantos científicos y técnicos. El legado que constituyeron las doctrinas Trenchard y la filosofía de Douhet, un miedo exagerado a los efectos morales producidos por los bombardeos, tuvo, también, su papel, importante y formativo, en esas modificaciones.

La realidad de la situación era que, en la guerra que se aproximaba, a pesar de los programas de rearme británico y del tamaño del ejército francés, los alemanes serían los que escogerían el momento de comenzar las hostilidades y el teatro de sus operaciones; y con una pronunciada superioridad militar. Se tenía la impresión de que esta superioridad se extendería también a la fuerza aérea y como consecuencia surgió en Gran Bretaña, no sólo en la imaginación popular o en los periódicos, sino también en el Estado Mayor del Aire, el temor fundado de que los bombarderos alemanes pudieran asestar a Gran Bretaña en general y a Londres en particular un golpe tal que, habiendo causado destrucción, muerte y sufrimiento brutales, hiciera imposible la continuación de la guerra.

La solución propuesta por las doctrinas y predicaciones de Sumts, Trenchard y Douhet, era el construir una fuerza de bombardeo considerable con capacidad para contraatacar con mayor energía, y ella fue, al menos en teoría, la solución escogida por el gobierno. Solución que se introniza como reliquia en 1932, cuando el Primer Ministro Baldwin en la Cámara de los Comunes, dijo que como los aparatos de bombardeo eran incontenibles, la única posibilidad de defensa era el contraataque. Sin embargo, cuando en 1936 se formó el Mando de Bombardeo, se hizo evidente que a Gran Bretaña le sería sencillamente imposible dotar a esta solución al problema con el armamento que realmente se requería. Un simulacro de movilización del Mando de Bombardeo, hecho durante la crisis de Munich, demostró concluyentemente que todavía no estaban preparados para entrar en acción. Incluso un año después, los casi recientes Wellingstons, Whitleys y Hampdens, aún no estaban adecuadamente perfeccionados o equipados, ni su número era el suficiente para hacer frente a una ofensiva de bombardeo seria.

Así que, aunque el Estado Mayor del Aire continuaba con su aparente devoción y deseos de recitalización de las doctrinas de Trenchard, mientras esperaban la aparición de los bombarderos de cuatro motores, encargados en 1936 aparecidos en los años 1940 y 1941, se vieron obligados a depender completamente de la defensa aérea. Ante cualquier vacilación en dicha dependencia. el gobierno persistía en ella, hasta el punto que, en realidad, fue Sir Thomas Inskip, ministro civil para la Coordinación de la Defensa, quien en 1937 y 1938 insistió en que se diera prioridad al Mando de Caza y no af de Bombardeo.

Así que, contra lo que pudiera parecer aconsejable teóricamente, Gran Bretaña entre 1937 y 1940 desarrolló el sistema de defensa antiárea más adelantado del mundo en lugar de crear la más potente fuerza de bombardeo. El Mando de Caza fue provisto de aparatos Sydney Cammis Hawker Hurricanes y de los, aún más impresionantes, Supermarine Spitfire proyectados por R. J. Mitchell. El problema de situar tan espléndidos aparatos en los puntos de intercepción correcta para que pudieran ejercer su acción y su potencia de fuego sobre las fuerzas aéreas enemigas atacantes, se resolvió con la invención, diseño y puesta a punto de la primera cadena preventiva de radar, adelanto revolucionario debido principalmente a Sir Robert Watson Watt que desarrolló el aparato, y a Sir Henry Tizard que especificó y guió su aplicación operativa.

La RAF se preparó para lo que probó ser la única importante, completa y decisiva acción aérea de la historia, la Batalla de Inglaterra. El rasgo definitivo de la batalla fue, en verdad, que evitó la derrota y la ocupación de la Gran Bretaña, y el Estado Mayor del Aire nunca cometió el error de esperar de ella nada más. Sus esperanzas de poder contribuir a la derrota de Alemania, estaban puestas en el Mando de Bombardeo y, aunque en 1937 se había visto obligado & aceptar el retraso en su revisión de argumento y expansión, el Estado Mayor del Aire se dedicó a desarrollar una serie de planes de bombardeo conocidos por los Planes Aéreos Occidentales con los que, en su momento, esperaban dar expresión a una ofensiva aérea estratégica contra Alemania.

Estos planes consideraban la posibilidad de atacar la industria de petróleo sintético alemana, sus sistemas de transporte, sus fuentes de energía eléctrica y de otros tipos, y tenían asimismo la intención de minar directamente la moral del pueblo. Otros planes consideraban posibles métodos por los que el Mando de Bombardeo pudiera contribuir a la guerra tanto en el mar como en la tierra, por medio de ataques dirigidos contra la flota alemana y contra los medios de comunicación alemanes con los campos de batalla de Francia.

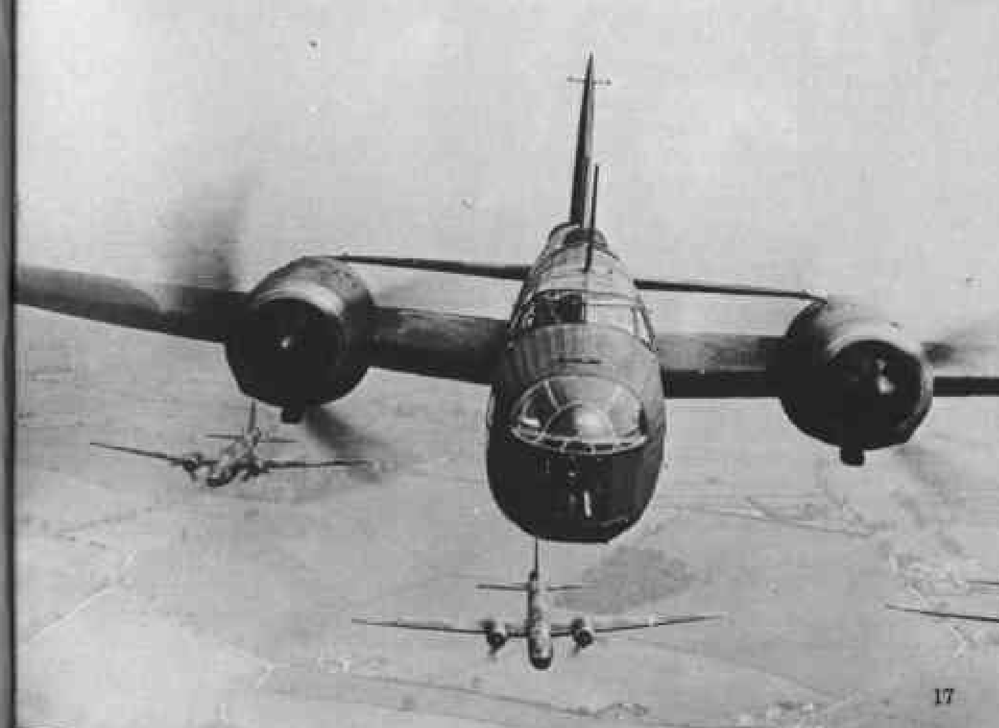


**La línea de ataque del Mando de Bombardeo en 1939.** Arriba: **Blenheim.**
Abajo: **Hampdens.**





Arriba: Whitley. Abajo: **Los primeros Wellington.**



Los Planes Aéreos Occidentales representaban, por parte del Estado Mayor del Aire, actos a la vez de innecesaria fe ciega y de gran sagacidad. Eran sagaces en el sentido de que proveían al Mando de Bombardeo con lo que ninguna otra fuerza aérea del mundo tenía; una guía de considerable perspicacia para una ofensiva aérea de importancia. En las últimas etapas de la guerra se descubrió que los Planes Occidentales eran, no sólo en forma general, sino también en detalle, perfectamente aplicables a las fuerzas de bombardeo en acción. Demostraban poseer buen sentido en la forma en que las esperanzas, hasta cierto punto exageradas, de Trenchard fueron sustituidas por los puntos de vista más realistas de que el Mando de Bombardeo sería sólo una pieza en la ofensiva, ya que ésta lo sería también naval y militar; en otras palabras, que sólo con bombardeos no se ganaría la guerra. En cualquier caso demostraron tener la valiente previsión de mantener la creencia, aún en la fase de mayor debilidad y en las horas más oscuras, de que Gran Bretaña hallaría en el momento oportuno medios formidables que compensarían su desventaja inicial; ciertamente así fue, y esos medios fueron los bombardeos estratégicos.

Pero los Planes Aéreos Occidentales contenían cierto elemento de fe ciega, y es verdaderamente notable, el hecho de que la idea que sobre el efecto de los bombardeos tenía el Estado Mayor del Aire, se basaba en la simple multiplicación de factores tomando como unidades los efectos de los bombardeos de los Gotha alemanes sobre Londres, en 1917 y 1918 y de la Luftwaffe en la Guerra Civil Española. Todavía es más extraña su incapacidad para enfocar los problemas de navegación y de busca de objetivos que se plantearían en los bombardeos diurnos, por no hablar de los nocturnos, de una ofensiva a gran escala proyectada para su ejecución tanto de día como de noche. También fue una lástima que el Estado Mayor del Aire fuera incapaz de comprender la importancia, al menos desde el punto de vista del Mando de Bombardeo, de los adelantos realizados en materia de defensa aérea incluso tomando como modelos los introducidos por ellos mismos en el Mando de Caza, a saber, cazas monoplanos de alto rendimiento totalmente metálicos y red defensiva de radar. Esta oposición al aprovechamiento del aire por el enemigo, debía haberse previsto que antes o después afectaría a los pesados aviones del Mando de Bombardeo. Sin embargo, la idea de que el bombardeo era cuestión de formaciones autodefensivas si se realizaba de día, o de facilidad de huida si se realizaba de noche, quedó como algo técnicamente sagrado para el Mando de Bombardeo. Y por último, esta incapacidad acabó por ser el defecto más serio de las doctrinas aéreas británicas, tan fielmente reproducido en los Estados Unidos que las causaron un verdadero desastre. Si embargo, a Alemania, las consecuencias de despreciar casi por completo las posibilidades que ofrecía el bombardeo estratégico, le trajeron, al final, mucho más serios resultados. Es, en verdad, interesante el hecho de que, de todas las potencias beligerantes en la Segunda Guerra Mundial, las dos únicas que se prepararon sistemáticamente para el uso sostenido de los bombardeos estratégicos, fueron Gran Bretaña y Estados Unidos.



**La tripulación de un Wellington mientras se calientan los motores.**

# El comienzo de la ofensiva: Septiembre de 1939 - Diciembre de 1942



Al principio de la guerra la estrategia anglo-francesa era defensiva. Los Aliados consideraron que el tiempo iba a su favor. El les permitiría organizar y modernizar sus fuerzas armadas con el fin de neutralizar la ventaja adquirida por los alemanes preparándose con mayor efectividad para la guerra. A los franceses y a los ingleses les parecía que, en ese período de reorganización, sería una locura el provocar la acción militar alemana en el Oeste. Así que se alegraron mucho al serles ofrecida la posibilidad de aceptar la relativa inactividad de la llamada "pseudo-guerra".

El Mando de Bombardeo encajaba exactamente dentro de esta concepción estratégica. En septiembre de 1939, aunque ya pudieron ser movilizadas treinta y tres escuadrillas, diez de ellas estaban equipadas con Battles monomotores y seis con bombarderos bimotores ligeros Blenheim. Ninguno de ellos tenía el alcance o la capacidad de carga suficientes para hacer algo que valiera la pena en una ofensiva estratégica aérea contra Alemania y además los Battles habían sido especialmente escogidos para la protección de las tropas británicas en los campos de Francia. Así que, en sus principios, el Mando de Bombardeo sólo podía contar con diecisiete escuadrillas en condiciones suficientes para actuar en la ofensiva estratégica. Estaban equipados con bimotores Wellington, Whitley y Hampden que eran los bombarderos de la época pero que, según el Estado Mayor del Aire, distaban de ser los aparatos adecuados para realizar con éxito una ofensiva aérea en gran escala. Las esperanzas de lograrlo estaban puestas en nuevos aparatos, especialmente en los modelos de cuatro motores que todavía no estaban en condiciones de entrar en servicio. Ahora se ve claramente que la decisión de mantener las dotaciones del Mando de Bombardeo hasta que pudieran crecer en número y ser dotados con mejores aviones, fue una decisión muy inteligente.

**La base alemana de hidroaviones de Hörnum en la isla de Sylt.**

Además se pensó que seria una locura provocar a los alemanes hasta obligarles a hacer uso de sus fuerzas aéreas, mucho mayores en número, para atacar Francia y Gran Bretaña. El miedo a recibir desde el aire un golpe decisivo, había sido una preocupación fundamental de los gobiernos de Francia y Gran Bretaña en los últimos años de paz y, ciertamente, fue ésta una de las razones que aclararon el porqué de las dificultades que ambos gobiernos tenían para hacer frente a Hitler. Cuando, al fin, se decidieron a hacerlo, no veían la necesidad de atraerse prematuramente las peores consecuencias. Esta fue otra de las razones específicas para restringir las operaciones del Mando de Bombardeo a objetivos limitados así como para retrasar su desarrollo.

Este tipo de razonamientos se unió a aquellas consideraciones sobre la cuestión moral implicada en el bombardeo que, al igual que el bloqueo, comprometía a naciones enteras, no sólo a sus fuerzas armadas. Ingleterra no deseaba ser quien diera el primer paso hacia cualquier acción de guerra, especialmente hacia una, como el bombardeo estratégico, que podía provocar la indignación general y además deseaba mantener su prestigio dentro de los Estados Unidos ya que esperaba, en el futuro, que se aliara a ella. Y, en efecto, el uno de septiembre de 1939, el presidente Roosevelt apeló a las naciones posiblemente beligerantes, en una guerra ya inminente, en el sentido de que se abstuvieran de llevar la guerra aérea hasta sus máximas consecuencias.

A pesar de estas limitaciones, aún quedaban abiertas al Mando de Bombardeo ciertas líneas de acción que no parecían sobrellevar el riesgo ni de producir excesivo número de bajas ni tampoco de provocar su condenación moral. Eran éstas; en primer lugar, ataques a escala limitada sobre la flota alemana ya que nadie podría negar que era un objetivo militar legítimo y que además, en ocasiones, podía realizarse sin mucho riesgo de causar víctimas civiles; en segundo lugar vuelos de largo alcance y profunda penetración para dejar caer sobre el pueblo alemán no bombas sino panfletos de propaganda. Naturalmente los ataques so-



Sir Edgar Ludlow-Hewitt.



Sir Charles Portal.

bre los buques alemanes, que no hacían necesaria la penetración en territorio enemigo pero sí precisaban de un alto grado de exactitud en los bombardeos, se hacían de día. Las incursiones de propaganda que imponían largas horas de vuelos sobre y cuya efectividad no dependían de la precisión en el bombardeo, lógicamente, se realizaban de noche.

Podría parecer que tales operaciones fueron poca cosa en comparación con el alcance y sacrificio total del Mando de Bombardeo en la guerra, pero tal impresión no sería correcta. De esos primeros movimientos, aún sin tener nada que ver con el bombardeo estratégico, salieron decisiones operacionales que tuvieron grande y permanente influencia en el curso de la ofensiva estratégica aérea que seguiría.

Los Wellington del Grupo número 3 no pudieron hacer frente a las defensas aéreas alemanas en sus ataques a la flota germana durante los meses de septiembre y diciembre de 1939. En dos ocasiones llegó a perderse hasta el cincuenta por ciento de los efectivos enviados y la pérdida de veinte Wellingtons en sólo cuatro acciones, las del 4 de septiembre y 3, 14 y 18 de diciembre de 1939, fue suficiente para que el Estado Mayor del Aire británico viera claramente que los bombarderos pesados no tenían posibilidad alguna frente a los cazas a plena luz del día.

Por el contrario, los Whitleys del Grupo número 4 que volaban de noche dejando caer sus hojas de propaganda y adentrándose a lo largo y ancho de Alemania, desde El Ruhr a Hamburgo, Berlín y Nürenberg sufrieron tan pocas bajas que, por boca de su comandante, llegaron a decir en su informe oficial que "no tenían más remedio que considerar la oposición enemiga sorprendentemente más débil de lo que esperaban".

Como las penalidades soportadas por las tripulaciones de los Whitleys, por causa de la falta de oxígeno y del frío intenso eran fácilmente remediables y como los vuelos de propaganda no constituían orientación alguna sobre las dificultades nocturnas para localizar los objetivos, la decisión del Estado Mayor del Aire de reducir las operaciones de bombardeo, en sus comienzos, a acciones nocturnas principalmente, parecía no sólo una decisión prudente sino segura. Como no pareció necesaria la revisión de los planes de bombardeo estratégico que preveían ataques sobre objetivos específicos, tales como fábricas de petróleo y zonas de aprovisionamiento y distribución de material, tal revisión no se hizo.

Aunque el bombardeo de Polonia por los alemanes se tomó en Gran Bretaña en el sentido de que las restricciones morales que pudieran pesar sobre las acciones propias debían reducirse, el Mando de



Bombardeo continuó apartado todavía de [illegible]da operación que pudiera ser considerada provocativa para el enemigo y afren[illegible] por el amigo. Durante los primeros meses de 1940 las acciones básicas no sólo para el Grupo n.° 4 de Whitleys sino también para los grupos n.° 3 de Wellington, y n.° 5 de Hampdens fueron vuelos de propaganda y de reconocimiento La Luftwaffe también siguió la política de estar a la espectativa, aunque en la noche del 16 de marzo de 1940 los alemanes atacaron ligeramente la zona de Scapa Flow. Esta operación no era de bombardeo estratégico ya que los objetivos como es natural eran barcos de guerra británicos y los daños producidos no fueron considerables. De todos modos la RAF no estaba dispuesta a olvidarse de esta escalada en la guerra del aire por ligera que hubiera sido. Tres noches después, la del 19 de marzo, cincuenta aparatos del Mando de Bombardeo, 30 Whitleys y 20 Hampdens, fueron enviados a bombardear la base alemana de hidroaviones de Hörnum en la isla de Sylt. Casi todas las tripulaciones informaron creyendo haber reconocido el objetivo y bombardeándolo con los proyectiles de que iban provistos, bombas altamente explosivas de 250 y 125 kilogramos. Sólo uno de los aparatos no regresó a su base.

Este fue el primer ataque que el Mando de Bombardeo dirigió sobre un objetivo en tierra. Era el principio de una vasta ofensiva y se mostró como un principio muy prometedor. Sin embargo, el 8 de abril, un vuelo de reconocimiento fotográfico sobre Sylt mostró la ausencia total de daños en la base de Hörnum o sus alrededores. Ello fue la primera señal de que el bombardeo nocturno iba a ser más difícil de lo esperado y el Estado Mayor del Aire empezó a preguntarse cuál sería el éxito de sus aviadores cuando les llegase el momento de comenzar una ofensiva sistemática contra los objetivos elegidos en el interior de Alemania si los ataques se hicieran por la noche. En cualquier caso, no podían volver a la idea de los bombardeos diurnos hasta no tener en servicio aparatos más modernos, Pues esa idea había sido borrada por las defensas aéreas de Alemania.

El ataque alemán a Dinamarca y Noruega, que empezó el día 9 de abril de 1940, fue un aviso a Occidente de la velocidad, severidad y habilidad de los métodos alemanes que pronto pondrían a Francia fuera de combate y harían que Gran Bretaña se viera al borde de la catástrofe. La débacle aliada en Noruega no fue suficiente para que se decidiera emplear todavía a fondo en la guerra al Mando de Bombardeo. El Ministerio de la Guerra inglés permaneció indeciso sobre la conveniencia de iniciar operaciones de bombardeo estratégico y los franceses, que pensaban que en ese tipo de lucha tenían mucho que perder y poco que ganar, se opusieron firmemente a cualquier tipo de expansión de la guerra aérea a cargo del Mando de Bombardeo. Así que el 13 de abril de 1940 el mariscal del Aire Portal, que acababa de suceder a Sir Edgar Ludlow-Hewitt como comandante en jefe del Mando de Bombardeo, recibió, como directriz a seguir, la orden de mantener a sus fuerzas preparadas para cualquier contingencia, pero nada o poco más. Sin embargo empezaba a verse claro que los mejores objetivos para una ofensiva nocturna habrían de ser: las fábricas de petróleo porque contenían un elemento autodestructivo, nudos ferroviarios importantes para el transporte de tropas porque tenían que mantener buena iluminación o bien un hostigamiento general que haría cundir la alarma, la desesperación y la pérdida de sueño entre la población activa.

Al amanecer del día 10 de mayo de 1940 los ejércitos alemanes forzaron su camino a través de las fronteras neutrales de Holanda y Bélgica y empezaron la Batalla de Francia. Cinco días después los holandeses habían sido superados y las líneas francesas rotas en Sedan. Rotterdam fue bombardeada por la Luftwaffe y con ello se producía la primera crisis importante de la Segunda Guerra Mundial. Ese día, el 15 de mayo de 1940, el Ministerio de la Guerra autorizó al Mando de Bombardeo a extender sus operaciones desde los campos de batalla y las líneas de comunicaciones inmediatas hasta el corazón de Alemania. Esa misma noche se enviaron 99 aparatos del Mando de Bombardeo a atacar objetivos petrolíferos y ferroviarios en el Ruhr. La ofensiva aérea estratégica contra Alemania había comenzado.

El primer objetivo era frenar el avance alemán hacia París y los puertos del Canal. Después habría que intentar minar



Sir Richard Peirse.

la fortaleza de la máquina de guerra alemana, dirigiendo los golpes directamente contra las fuentes de aprovisionamiento tales como la producción de petróleo, los sistemas de transporte e incluso las fábricas bélicas. El primer objetivo se acornétió principalmente de día, y a un alto precio en bajas por bombarderos ligeros Battles y Blenheims, los que, haciendo frente a circunstancias casi desesperadas intentaron la destrucción de puentes y otros objetivos inmediatos al campo de batalla. Sin embargo no era mucho lo que se podía lograr con tales medios en vista de la enorme superioridad de los ejércitos alemanes, y la inferioridad de franceses y británicos, pronto quedó al descubierto. A Dunkerque siguió rápidamente la capitulación de Francia el 17 de junio de 1940. Esto supuso que Gran Bretaña quedara sola frente a Hitler, sola y con una sola arma capaz de asestr golpes ofensivos directos contra Alemania. Esta arma era el Mndo de Bombardeo.

Se concedió prioridad al objetivo de minar la moral alemana desde su interior por medio de la ofensiva estratégica aérea contra sus puntos vitales. No es sólo que ello aparentara ser una estrategia prometedora sino que, en realidad, se mostraba como la única alternativa posible para no ceder la iniciativa al enemigo; lo cual implicaría actuar sólo a la defensiva. La línea de acción más prometedora se centraba sobre la industria petrolífera alemana. El petróleo era una necesidad absoluta del esfuerzo bélico y los métodos modernos de guerra mecanizada, en la que tanto carros blindados como aviones tenían los papeles principales, exigían combustible en grandes cantidades. Como Alemania no poseía recursos naturales de petróleo y su suministro desde el exterior se veía entorpecido por la acción de la flota británica, se veía subordinada en alto grado a su producción de petróleo sintético. Parecía lógico suponer que el esfuerzo bélico alemán perdería fuerza considerablemente y no podría sobrevivir por largo tiempo y la destrucción de éstas fábricas de combustible o, al menos, de su mayor parte. Esta conclusión era perfectamente corercta a pesar de que, como se vio más tarde, las fuentes naturales de petróleo de Rumania tuvieron un papel importante en la situación de conjunto alemana en cuanto al petróleo.

La orden recibida el 4 de junio por su comandante jefe decía que los primeros objetivos elegidos para los ataques del Mando de Bombardeo serían las zonas de producción de petróleo. En caso de no poder ser aquellas localizadas, se escogerían como objetivos los fábricas de aviones. Y si tampoco éstas pudieran localizarse, se bombardearían objetivos iluminados o fácilmente identificables con el fin de producir la mayor dislocación posible en la industria alemana. Las instrucciones no sólo señalaban sino que ordenaban específicamente que los objetivos atacados fueran perfectamente identificados y que se afinara la puntería sobre ellos. Se prohibieron los bombardeos hechos sin precisión.

No se había conseguido todavía progreso alguno en la realización de estas consignas, ni tampoco, como la experiencia iba pronto a demostrar, en el sentido de darse cuenta de su imposibilidad, cuando Gran Bretaña, como consecuencia del derrumbamiento francés, se vio totalmente sumergida en la que muy bien podría llamar la mayor crisis de su historia. Esta surgió como consecuencia de la amenaza de invasión y ocupación militar alemana. Y significó que el Mando de Bombardeo, ante la nueva e inminente necesidad, tuviera que dar de lado la estrategia que últimamente se le había ordenado seguir. En esta ocasión lo que había que hacer inmediatamente, era tratar de reducir la

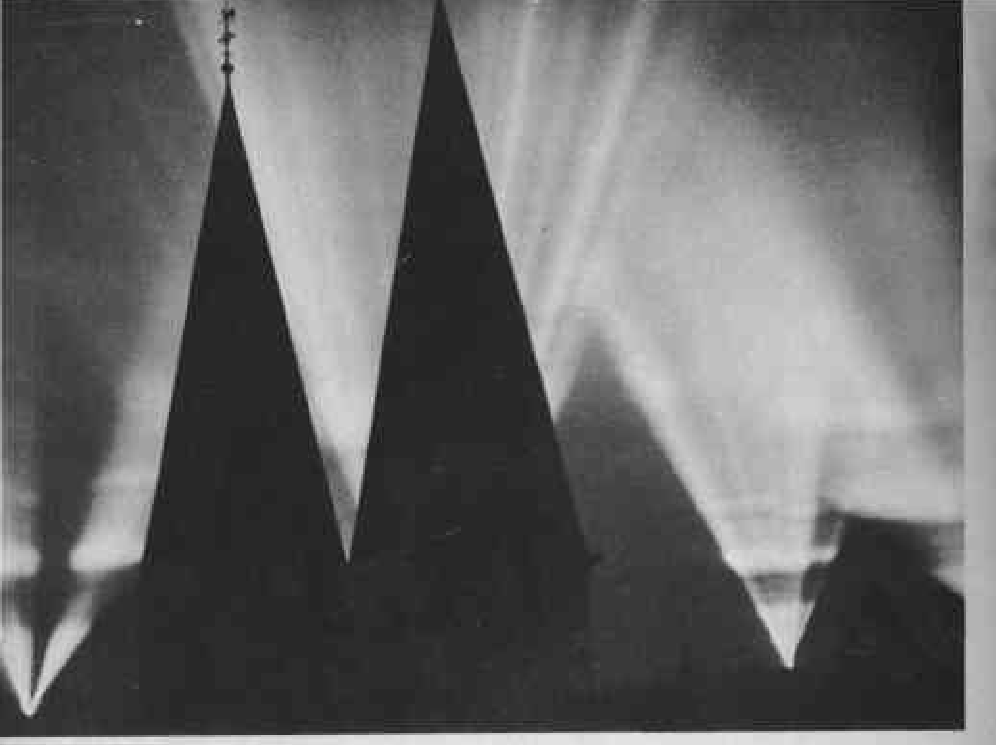





Coventry después del ataque alemán en noviembre de 1940.

intensidad de la posible ofensiva de la Luftwaffe contra Gran Bretaña, así que el 13 de julio de 1940, el Mando de Bombardeo recibió la orden de dar prioridad a bombardear la industria aeronáutica alemana. Los objetivos petrolíferos, aunque dejados en segundo lugar, seguían mencionados en la orden, ya que la Luftwaffe dependía directamente de los suministros de petróleo. También habrían de continuar los ataques contra los ahora más cercanos blancos ofrecidos por la concentración de barcazas para la invasión.

En realidad el Mando de Bombardeo no podía contribuir en gran medida a la Batalla de Inglaterra con su acción directa. Como, en su momento, Sir Charles Portal apuntó al Estado Mayor del Aire, la industria aeronáutica alemana ofrecía unos blancos tan pequeños y a tan gran distancia de las bases inglesas, que las esperanzas de que el Mando de Bombardeo pudiera producirles daños considerables eran casi nulos. Sin embargo, sin darse cuenta, el Mando de Bombardeo contribuyó en forma crítica a la victoria de Gran Bretaña en aquellas sus horas de mayor peligro. Los alemanes no creían poder intentar la invasión hasta haberse asegurado el dominio del aire en la zona del Canal de la Mancha y, al menos, del Sur de Inglaterra también. El razonamiento en que se apoyaba esta creencia era que mientras los británicos tuvieran la superioridad aérea en esas zonas podrían aprovechar su enorme superioridad en cuanto a fuerzas navales de superfice para



Defensas antiaéreas alemanas.



dedicar gran parte de éstas a presionar sobre las líneas de comunicaciones alemanas al otro lado del Canal y que, en esas circunstancias, el Mando de Bombardeo podría atacar los ejércitos alemanes cuando embarcaban, en el camino o incluso durante el desembarco. Pero si los alemanes pudieran conseguir el dominio en el aire, podrían también destruir los bombarderos y los buques de guerra británicos. Así que el Mando de Bombardeo junto con la flota británica fueron quienes forzaron a los alemanes a entablar batalla con el Mando de Caza de la RAF; ello fue providencial para Gran Bretaña, pués el Mando de Caza era el único elemento de la estructura de las fuerzas británicas que, no sólo estaba preparado para entrar en acción con completa efectividad sino que era, en todos los aspectos superior en cuanto a táctica, posición y equipo a lo que los alemanes podían poner enfrente. El resultado fue una victoria británica tan famosa como Trafalgar pero mucho más decisiva

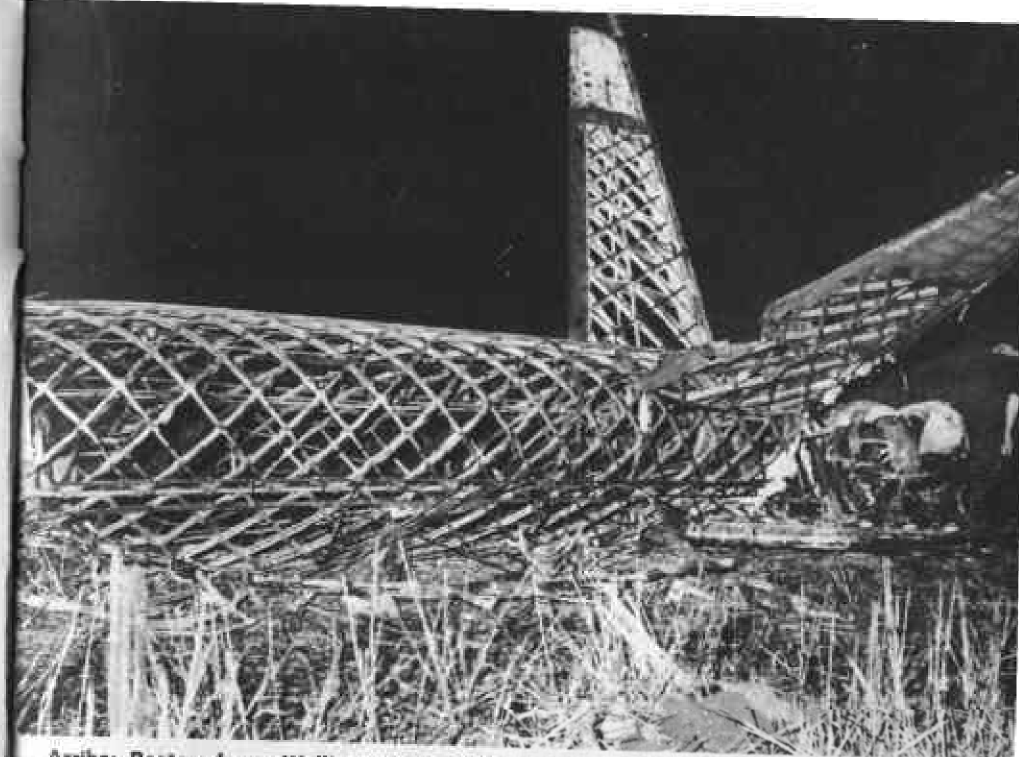
En la Batalla de Inglaterra, la Luftwaffe desarrolló una considerable ofensiva de bombardeo estratégico contra Inglaterra, sobre todo medida con los patrones de la época. Como las pérdidas sufridas en las operaciones diurnas eran muy considerables, al igual que antes las británicas y corroborando la actuación de éstas, los alemanes cada vez más, realizaron sus ataques de noche. Esto hizo que desde entonces las ciudades se tomaran como blanco más que otros objetivos específicos tales como las fábricas. En la noche del 24 al 25 de agosto de 1940, el centro de Londres probó el sabor de las primeras bombas desde aquellas de los Zeppelines y Gothas de 1916 al 1918. A principios de septiembre el peso de los ataques alemanes había sido ya completamente concentrado en operaciones nocturnas y el objetivo principal era Londres. En la noche del 7 al 8 de septiembre cayeron bombas sobre los muelles y sobre Woolwich, Eastham, Poplar, Battersea, Bermondrey, Paddington, Bethval Greeen, el Puente de Waterloo, Westminster y Dagenhon. La tormenta había empezado.

El sentimiento popular, representado en este caso por el del propio primer ministro, era que los alemanes habrían de recibir el mismo trato que daban y así fue como en la noche del 25 al 26 de agosto, la siguiente al primer ataque alemán sobre el centro de Londres, fue enviada una escuadrilla de Wellingtons y Hamdens del Mando de Bombardeo a atacar objetivos industriales de Berlín. La presión aliada ejercida por Mr. Churchill con las dudas expresadas por el comandante en jefe Sir Charles Portal sobre la precisión de los bombardeos nocturnos, tendían a llevar los ataques más sobre las ciudades mismas que sobre determinados objetivos dentro de las mismas o en sus proximidades. Y cuantas más bombas alemanas caían sobre el centro de Londres y otras ciudades, menos escrúpulos les quedaban a los británicos sobre dónde pudieran caer sus propias bombas.

Era sin duda un considerable error, pero ni los británicos ni los alemanes se dieron cuenta de la escasa precisión de los bombardeos nocturnos. No se percataron de que la mayoría de las veces las bombas no caían ni en los lugares que debían, ni siquiera en las ciudades elegidas. Por ambos bandos se suponía, sin embargo, que los lugares atacados eran los previamente elegidos y ello producía mutuas recriminaciones e incluso represalias, ya que por ambas partes se pensaba que el enemigo estaba tratando de crear el terror.

Sin embargo el Estado Mayor del Aire continuaba pensando que la mejor estrategia era el bombardeo selectivo de objetivos determinados y, hasta cierto punto, se opuso el clamor popular y a los intereses de Mr. Churchill. A pesar de las recomendaciones hechas por Sir Charles Portal de que debían de elegirse 20 ciudades alemanas a las que prevenir y bombardear, el Estado Mayor del Aire decidió el 21 de septiembre que la prioridad de los bombardeos había de darse primero a las fábricas de petróleo y segundo a los ferrocarriles.

Las tripulaciones del Mando de Bombardeo a las que fue encargada la misión de llevar a efecto órdenes tan ideales, carecían incluso de los medios para detectar hasta qué punto eran irrealizables. Sin ayuda alguna en los procedimientos de navegación, se veían obligados a confiar en que la simple estima y la suerte les llevarían sobre sus objetivos. Al no tener focos ni bombas de iluminación, se obligaban a dejar que la luz de la luna y su instinto les sirvieran para identificar el blanco. Como tampoco tenían cámaras fo-



Arriba: Restos de un Wellington derribado en Alemania. Abajo: Destrozos producidos por una incursión aérea.



tográficas no pudieron traer a la base más que impresiones fugaces sobre lo conseguido.

De todos modos la ofensiva británica, aunque mucho menos llamativa que el ataque alemán, ya estaba en marcha. En el mes de septiembre de 1940 el Mando de Bombardeo realizó un total de 3.141 salidas en expediciones nocturnas. Sesenta y cinco bombarderos no regresaron y veintiuno más se perdieron en accidentes posteriores al regreso. El arte de volar de noche estaba todavía en mantillas y, aunque a veces los aviones eran sorprendidos y destruidos por los cazas alemanes, los riesgos principales seguían siendo la metralla, el deslumbramiento por los reflectores y los factores atmosféricos como el hielo. Se corría también el no pequeño riesgo de perderse y quedarse sin combustible.

El 4 de octubre de 1940, a Sir Charles Portal, que ya era comandante en jefe del Mando de Bombardeo desde el mes de abril, le fue encomendada una tarea de mayor responsabilidad: la de Jefe de Estado Mayor del Aire. Su sucesor en el Mando de Bombardeo fue el hasta entonces segundo en el Estado Mayor del Aire, Sir Richard Peirse. De esta forma se invertían las tendencias tácticas en el Mando de Bombardeo y en el Estado Mayor del Aire. Sir Charles Portal mientras fue comandante en jefe había dado mucha importancia a la dificultad que los vuelos nocturnos encerraban en cuanto a precisión en el bombardeo y apremió al Estado Mayor en cuanto a la conveniencia de intensificar los ataques sobre ciudades alemanas. Sin embargo el Estado Mayor sin llegar a descartar esa idea, continuó empeñado en creer que los ataques selectivos sobre objetivos particulares de la economía de guerra alemana, como el petróleo y las comunicaciones, producirían mejores resultados. La posición ahora cambió. El 25 de octubre de 1940 el nuevo comandante en jefe, Sir Richard Peirse, recibió un borrador de los nuevos planes de bombardeo, con la aprobación del Estado Mayor, para que diera su opinión sobre él. En él se especificaban los dos objetivos perseguidos por el Estado Mayor. El primero era la destrucción de la moral de los alemanes. El segundo la destrucción de su industria petrolífera.

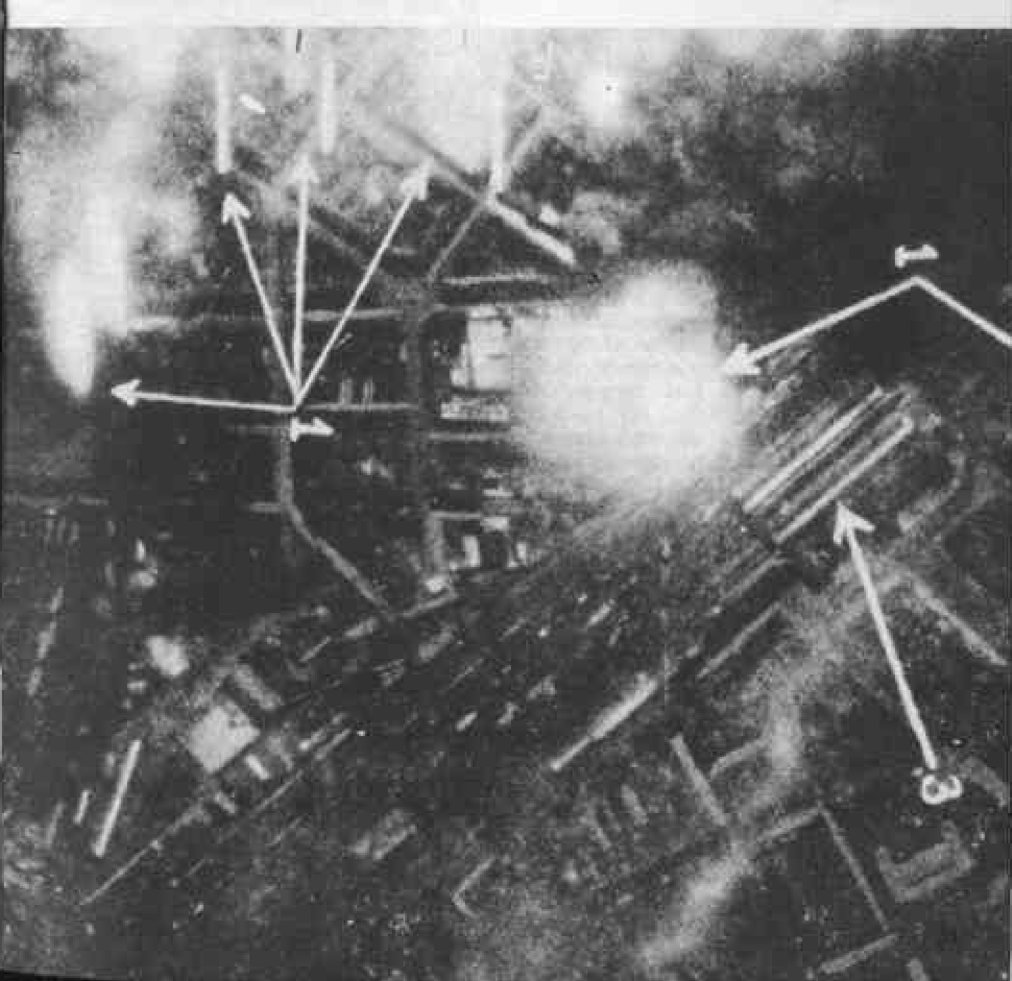
El primer objetivo se cubriría eligiendo veinte o treinta ciudades alemanas, escogidas cuidadosamente teniendo en cuenta su tamaño y la importancia de los objetivos que contenían, y luego atacándolas repetidamente cada pocas noches con una fuerza de cincuenta a cien aviones de bombardeo cada vez. Cuando la visibilidad fuera aceptable, especialmente en los períodos de luna llena, los objetivos a atacar serían plantas de producción de petróleo. El Estado Mayor del Aire admitía aún la importancia de continuar dedicando cierto esfuerzo contra las zonas de aprovisionamiento y distribución de materiales y sabían que el Mando de Bombardeo habría de contribuir a la guerra naval y a la del aire bombardeando de vez en cuando bases de submarinos y aeródromos.

Aunque la orden final, dada el 30 de octubre, había sido algo diluida para hacerla aceptable a las objecciones de Sir Richard Peirse, que decía que al Mando de Bombardeo se le habían encomendado tareas muy superiores a su capacidad y fortaleza reales, ya el borrador inicial era suficientemente claro e indicaba lo que habrían de ser aquellas. Se hizo patente que el Estado Mayor del Aire apoyado con fuerza por el primer ministro y todo el gobierno, se disponían a adoptar la política del ataque directo sobre el pueblo alemán en las ciudades y sobre las instalaciones industriales y militares que hubiese en ellas o cerca de las mismas. Sin embargo, todavía, estos ataques, eran destinados principalmente a determinados objetivos dentro de las ciudades y, sólo después del bombardeo de Coventry por los alemanes en noviembre de 1940, en el que destruyeron todo el centro de la ciudad incluida la catedral, se dieron instrucciones no específicas al Mando de Bombardeo, que decían solamente "atacar el centro de la ciudad". El primer ataque británico de esta naturaleza tuvo lugar la noche del 16 al 17 de diciembre de 1940 y la ciudad escogida Mannheim.

Esta progresión en los acontecimientos, que pronto sería de mucha mayor importancia debido a la ausencia de alternativas, no perjudicó al desarrollo de los proyectos y concretamente el plan de destrucción de las plantas productoras de petróleo sintético alemanas recibió un nuevo y fuerte impulso debido al descubrimientos que el Servicio de Inteligencia hizo ante el Ministerio de la Guerra en diciembre de 1940. En él se ponía de manifiesto que las acciones del Mando de Bombardeo habían logrado que la producción alemana de petróleo disminuyera en un quince por ciento. Tal hazaña parece que había sido conseguida con sólo 539 toneladas de bombas, lo que representaba menos del siete por ciento de la totalidad del esfuerzo dedicado por el Mando de Bombardeo a los ataques a objetivos industriales, comunicaciones, puestos de invasión y demás. Tal era la autorizada opinión de un comité ministerial presidido por Mr. Geoffrey Lloyd para asesorar sobre la capacidad petrolífera de Alemania y la Europa ocupada. Aunque el Comité Lloyd enfatizó la importancia de los suministros de petróleo rumano, los cuales, por su localización a gran distancia, estaban fuera del alcance del Mando de Bombardeo, sus informes también señalaban el alto grado en que Alemania dependía de sus plañías de producción de petróleo sintético de alto octanaje.

Aunque se desmostró después que la estimación de los daños ocasionados hasta el momento en la producción alemana de petróleo era ridiculamente optimista, ésto no era evidente entonces para el Estado Mayor, así que no es de extrañar que el petróleo adquiriera inmediatamente caracteres de prioridad en los planes de bombardeo. El 15 de enero de 1941 el comandante en jefe recibió la orden del Estado Mayor de que "la única mira de su ofensiva aérea habría de ser, hasta nueva or-

**Mannheim después de un bombardeo en diciembre de 1940.**





**Lord Cherwell, consejero científico de Churchill.**

den, la destrucción de las plantas de petróleo sintético alemanas".

Ello aparentaba ser un objetivo de lo más atrayente. La destrucción de diecisiete instalaciones produciría una situación verdaderamente catastrófica en Alemania y, de acuerdo con las apreciaciones del Estado Mayor, acertadas por cierto, se podría conseguir con un total de 3.400 vuelos. Otro atractivo más era el hecho de que por aquel entonces se consideraba que nueve de esas plantas hacían el ochenta por ciento de la producción total de petróleo. Parecía ser la gran oportunidad, nada menos que conseguir el fuera de combate de Alemania con una simple y oportunamente realizada operación de bombardeo.

Las estimaciones de lo conseguido hasta entonces por el Mando de Bombardeo así como sus posibilidades futuras contra los objetivos petrolíferos una vez redoblados los esfuerzos, se habían hecho sin tener en cuenta que, a no ser por un golpe de suerte, el Mando de Bombardeo carecía de los medios necesarios para dar con tales objetivos por la noche, con luna o sin ella. Entre tanto entusiasmo, despertado a principios del año por el plan de ataque a la producción de petróleo entre los miembros del Estado Mayor del Aire y de los servicios de información del gobierno, parece que el único que se daba cuenta de la verdadera situación era el primer ministro, quien se mostraba siempre escéptico ante tanta exactitud. Dudaba que el "plan contra el petróleo" produjera resultados significativamente importantes y lamentaba que las plantas petrolíferas estuvieran, en su mayoría, alejadas de los centros de población. Todo lo anterior era evidente, pero entonces nadie parecía darse cuenta de ello. El 24 de diciembre de 1940, se hicieron vuelos diurnos de reconocimiento fotográfico sobre las plantas petrolíferas en Gelsenkirchen. De acuerdo con los datos ambas fábricas habían sido atacadas en 196 vuelos de bombardeo con 262 toneladas de alto explosivo y cierto número, no especificado, de bombas incendiarias. El reconocimiento fotográfico mostró que no se había producido daño alguno en ninguna de las dos plantas. Como anteriormente en la base de hidroaviones de Hörnum en la Isla de Sylt, era evidente que las bombas habían caído en lugar distinto de los objetivos.

Las malas condiciones atmosféricas, sin embargo, libraron al Estado Mayor del Aire de que el "plan del petróleo" quedara puesto en evidencia. Durante los meses de enero, febrero y marzo de 1941, el mal tiempo redujo la ofensiva del petróleo a 221 vuelos, es decir, la mitad de Jos que se habían realizado en el trimestre anterior, cuando el petróleo no tenía aún prioridad. Eso, en lugar de los 3.400 programados para la total ejecución del plan.

Antes de que estas cuestiones pudieran adquirir la importancia que en otras circunstancias hubieran adquirido, la ofensiva de bombardeo quedó descompuesta por tercera vez por surgir una gran crisis que afectaba no sólo a la defensa nacional sino hasta la supervivencia. Esta vez se trataba de la Batalla del Atlántico. Si los alemanes, con sus submarinos, sus barcos rápidos de superficie y sus aparatos Focke-Wulf Cóndor de largo alcance, conseguian cortar las líneas de abastecimiento británicas a través del Atlántico, Gran Bretaña moriría de hambre y Alemania vencería. Si, por el contrario, Gran Bretaña conseguía frustrar la ofensiva alemana en la Batalla del Atlántico, podría sobrevivir, pero no por ello Alemania perecería. Por eso la Batalla del Atlántico era, desde el punto de vista británico, un esfuerzo defensivo, una pugna que había que ganar para sobrevivir

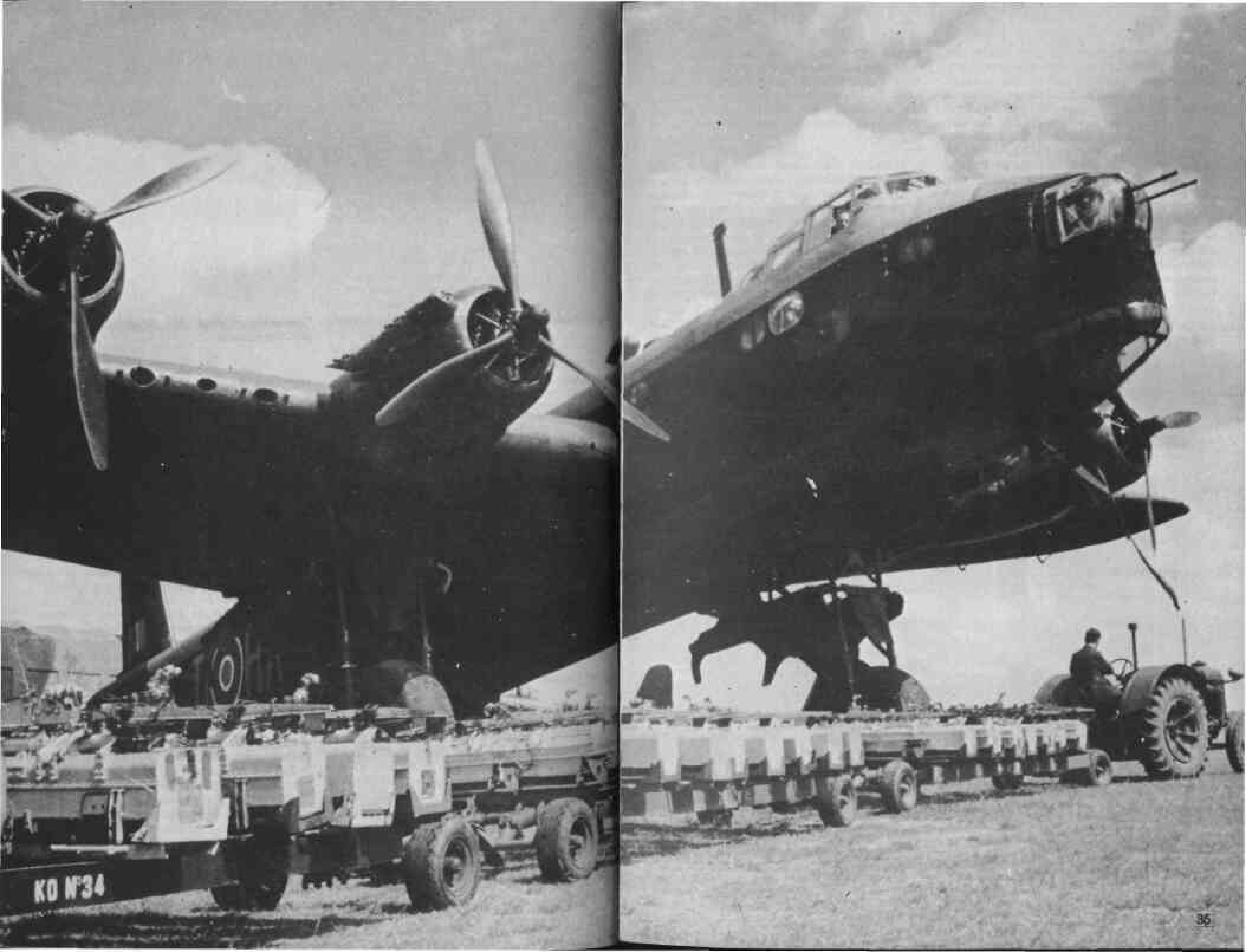


**Operación Circus. Un Stirling escoltado por Hurricanes.**

y poder reailzar otras acciones, incluyendo la ofensiva de bombardeo, pero no una lucha en la que Alemania pudiera ser vencida ni aún sujetada. Así que, si se quería ganar la guerra, habría que cuidar la magnitud del esfuerzo a realizar en la Batalla del Atlántico. En febrero de 1941 Mr. Churchill se dio cuenta de que esa magnitud no era suficiente. El 9 de marzo de 1941 se redactó una nueva directriz para el Mando de Bombardeo en la que el Estado Mayor del Aire ordenaba, a Sir Richard Peirse, que en los próximos cuatro meses se diera prioridad en las acciones a los objetivos que tuvieran relación con la Batalla del Atlántico. Es decir, que el Mando de Bombardeo "habría de actuar contra los submarinos y los aviones de poco alcance siempre que las circunstancias lo permitiesen, hasta hacer cesar la amenaza".

Una vez más el desarrollo de la ofensiva de bombardeo estratégica y, quizás, el reconocimiento de las limitaciones de que estaba rodeada se vieron disminuidas por la necesidad de que el Mando de Bombardeo apuntalara las defensas nacionales. Pero esto no significó de ninguna manera un cambio radical en la política de bombardeos. Si - los bombardeos eran incapaces de acertar en su cometido sobre pequeñas zonas industriales, probablemente tampoco lo harían sobre objetivos navales también de reducido tamaño y, aunque este argumento era olvidado a veces Por los partidarios de la participación directa del Mando de Bombardeo en la Batalla del Atlántico, el Estado Mayor del Aire lo recordaba con frecuencia hasta el punto de que el comandante en jefe Sir Richard Peirse pronto llegaría a quejarse amargamente por verse obligado a arrojar sobre el puerto de Brest 750 toneladas de bombas en la, para él vana esperanza, de destruir los buques *Hipper, Scharnhorst y Gneisenau*. Decía que tal esfuerzo hubiera sido mucho mejor empleado sobre Bremen o Mannheim. Así que tal y como se presentaron las cosas, buena parte de la reacción del Mando de Bombardeo ante la orientación a seguir en la Batalla del Atlántico, consistió en atacar las ciudades alemanas que tenían conexiones navales.

El 9 de julio de 1941, sin que el período de cuatro meses presentado para la desviación Atlántica fuera ampliado ni en un sólo día, el Mando de Bombardeo recibió nuevas instrucciones. El comisionado jefe del Estado Mayor del Aire escribió a Sir Richard Peirse: "Me dirijo a usted para informarle que un análisis exhaustivo de la situación política, económica y militar del enemigo revela que los puntos más débiles en sus fortalezas radican en la moral de la población civil y en el sistema de transportes interiores". El razonamiento en que se apoyaba esta glosa de los informes a disposición del Estado Mayor, era la conclusión táctica de que las plantas petrolíferas eran demasiado pequeñas para ser alcanzadas con buena puntería pero, en cambio, las zonas de aprovechamiento y distribución de ma-


KO N°34

teriales serían blancos factibles en las noches de luna. El resto de cada mes, aproximadamente los tres cuartos de cada uno en que no hay luna, trataría de dedicarse al bombardeo intensivo de los objetivos de gran tamaño que constituían las ciudades, lo que empezaba a ser conocido como bombardeo por zonas. Los objetivos ferroviarios, en su mayoría en el Ruhr o en sus inmediaciones, se escogieron pensando en desconectar Alemania y la Europa ocupada de esta zona de aprovisionamiento y en que la mayoría de los casos, el blanco estaba muy cerca de grandes centros de población. Las ciudades elegidas como blanco de los ataques por zonas, solían ser además importantes nudos ferroviarios. De esa forma ambos objetivos se justificaban el uno al otro. A las listas se añadieron los nombres de Hamburgo, Bremen, Hanover, Frankfurt, Mannheim y Stuttgart para quitar a los alemanes la oportunidad de concentrar sus defensas antiaéreas de cañones y aviones de caza.

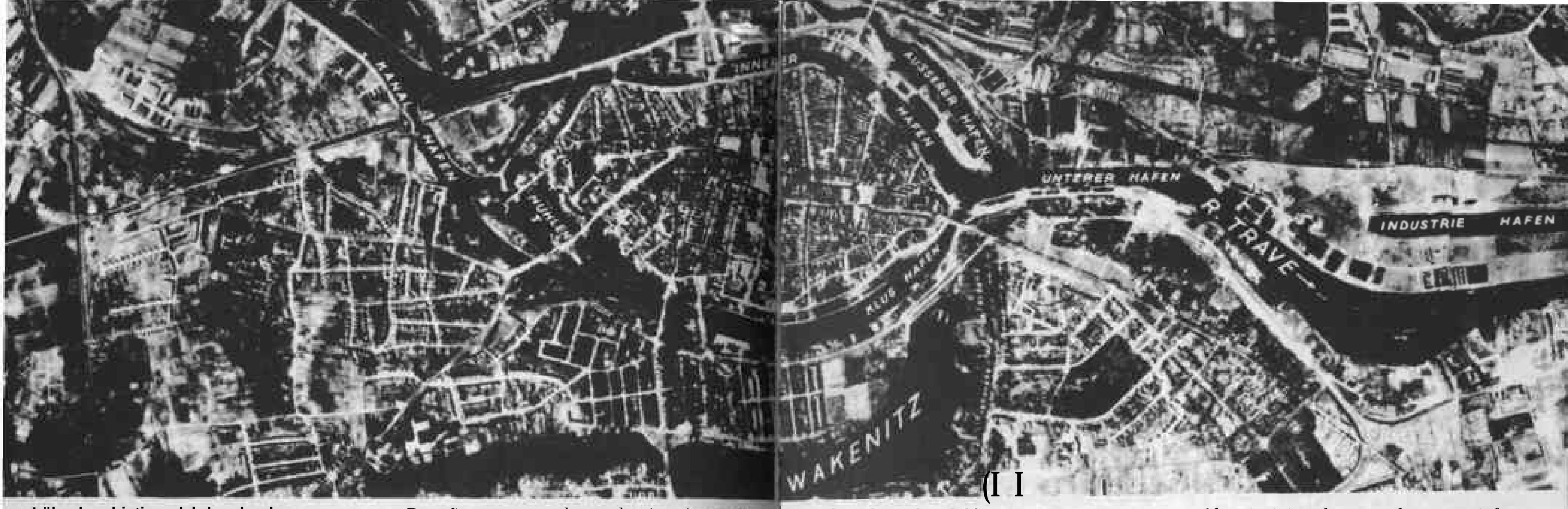
Mientras las nuevas directrices estaban siendo redactadas, estaba también llegando la evidencia operativa que probaba que el elemento precisión en que se apoyaban, seguía siendo completamente irreal. El capítulo que se refería a la conveniencia de los ataques por zonas contra la moral industrial alemana exigiría, para ser llevado a término, una fuerza muy superior a la que, como el Estado Mayor sabía, tenía el Mando de Bombardeo. El crecimiento del Mando sólo podría producirse si se adoptaban las necesarias prioridades en la producción, y la ofensiva por zonas sólo se podría emprender con probabilidades de éxito si esta forma de ataque era adoptada con absoluta prioridad dentro de la política general de bombardeo. Lo irónico del caso era que la inexactitud de los ataques nocturnos, que era cada vez más evidente y que hacía que la alternativa de los bombardeos por zonas fuera prácticamente inevitable, también hacía perder confianza en las posibilidades de la ofensiva aérea estratégica en general.

Todos estos factores aparentemente contrapuestos iban ahora a encontrar, al menos hasta cierto punto, su propio valor en la relación entre una circunstancia estratégica que, para muchos, hacía inconcebible la idea de abandonar la ofensiva aérea estratégica y una investigación operativa que probaba, con una claridad sin precedentes, que el único tipo de ataque en gran escala, posible para el Mando de Bombardeo, era el bombardeo por zonas.

El 22 de junio de 1941 empezó la invasión de Rusia por los alemanes. Si Rusia podría o no resistir la embestida, pronto se hizo tema candente. Gran Bretaña que habíase mantenido sola frente a Alemania durante un año, sólo podía esperar que Rusia sobreviviera y contraatacara. Las nuevas perspectivas no redujeron la importancia del papel que el bombardeo estratégico tenía en el conjunto de los planes estratégicos británicos. Al contrario la incrementaron. Gran Bretaña no podía aportar ayuda militar ni el suficiente apoyo naval a Rusia, así que era totalmente imposible, en tales circunstancias, abandonar el bombardeo de Alemania, úni-

Un Halifax va a tomar tierra.






**Lübeck, objetivo del bombardeo del 28 de marzo.**

co medio a su alcance de presionar con fuerza sobre sus enemigos. Los jefes de Estado Mayor británicos estaban completamente de acuerdo en continuar la ofensiva estratégica y en el papel que veían iba a desempeñar. En un memorándum redactado a fines de julio expresaban su creencia en la necesidad de destruir los cimientos de la máquina de guerra alemana: "la economía que la alimenta, la moral que la sostiene, los suministros que la nutren y las esperanzas de victoria que la inspiran". Sólo después de ésto sería posible volver al Continente y, en su momento, contribuir militarmente a la derrota final de Alemania. Los jefes de Estado Mayor afirmaban: "En el bombardeo realizado a una escala no soñada en la última guerra, está la nueva arma en que debemos apoyarnos de manera principal para destruir la vida económica y la moral alemanas".

Los que entonces estimaban o los, en mayor número, que han estimado desde entonces que Gran Bretaña podría haber abandonado ventajosamente su ofensiva olvidaban, u olvidan ahora, las tremendas condiciones estratégicas de la época. Sin los bombardeos no habría habido en Gran Bretaña esperanza alguna de victoria eventual ni hubiera habido siquiera el vestigio del agradecimiento ruso que estimulaba.

Una simplificación mayor del asunto estaba ahora al alcance de la mano, y la creencia en la posibilidad de otra alternativa, aunque ésta fuera lo poco que quedó de las directrices dadas en julio, que no fuera la ofensiva por zonas, estaba a punto de ser totalmente aniquilada.

En agosto de 1941 Lord Cherwell, consejero científico del primer ministro, envió un investigador civil al Mando de Bombardeo para encontrar la respuesta a la tan traída y llevada cuestión de la precisión o impresión de los bombardeos nocturnos. Aunque a veces el comandante en jefe había expresado sus dudas al respecto, la verdad es que no se le había dedicado a tal asunto razonamiento sistemático alguno. El enviado de Lord Cherwell examinó más de 600 fotografías tomadas desde los aviones de bombardeo durante las operaciones nocturnas de los meses de junio y julio de 1941. También leyó los informes documentales de estos ataques. Estas investigaciones probaron que entre todos los aviones que, de acuerdo con los informes escritos, creían haber bombardeado sus objetivos, sólo un tercio, de acuerdo con la evidencia fotográfica, se había aproximado a ellos a un radio de ocho kilómetros. En resumen, ésta fue la conclusión. La evidencia en que se basó variaba según la posición geográfica de los objetivos, las condiciones atmosféricas y las fases de la luna. Los resultados sobre los puestos franceses fueron mucho mejores que sobre el Ruhr y se demostró que la luz de la luna mejoraba considerablemente la capacidad para hallar los objetivos. Probablemente la consecuencia más triste que se desprendía del informe de Mr. Butt, ese era el nombre de su autor, era que, sobre el Ruhr, de todos los bombarderos que habían recibido crédito por haber conseguido tocar sus objetivos sólo una décima parte habían logrado llegar a un radio de ocho kilómetros de los mismos.

Aunque basándose en estadísticas que en algunos casos podrían ser cortas de acuerdo con el informe, éste probaba que el área cubierta por los objetivos no era de un radio de 300 metros, ni de 500 ni de 700 metros alrededor del blanco propiamente dicho. Eran territorios de ocho kilómetros de radio a su alrededor. O sea que dos bombas que cayeran a 16 kilómetros una de la otra podían considerarse como dentro de la zona de blanco. Todavía peor pues se averiguó que muy POCOS ataques entre los de más éxito, alcanzaban ese grado de precisión.

Al principio el comandante en jefe y otros altos mandos jefes del Mando de Bombardeo optaron por buscarle los defectos al informe del señor Butt, pero no así lord Chervell. Una vez más, y no sería la última, rehusó retrasar su opinión mientras expertos y partidistas disputaban sobre el significado de las cifras. "Por imprecisas que parezcan las cifras", dijo el primer ministro, "son lo suficientemente llamativas para hacer resaltar la suprema importancia de mejorar los métodos de navegación". Mr. Churchill tomó el informe con gran ecuanimidad. Esperó las propuestas de acción que vinieran del jefe del Estado Mayor.

El verdadero significado del cambiar los bombardeos diurnos por nocturnos se hizo ahora evidente. Habrían de tomarse medidas drásticas para elevar el nivel de eficacia del Mando de Bombardeo, pues las perspectivas de precisión de los ataques nocturnos eran evidentemente en extremo remotas e inciertas. Pero tampoco era posible volver a la idea de los bombardeos a la luz del día. Esto ya se demostró en el verano de 1941.

Cuando los alemanes invadieron Rusia, la necesidad de aligerar a los rusos de algo de la presión que soportaban desde el aire y el hecho de que los alemanes

concentraban en el Este una gran cantidad de fuerzas aéreas, revivieron la idea de los bombardeos diurnos.

Se llevaron a cabo una serie de ataques diurnos sobre Francia conocidos como operación "Circus". Tenían como objeto hacer actuar a la Luftwaffe. Se escogían objetivos que estuvieran dentro del radio de acción de los cazas británicos. Fueron usados aviones Blenheims y, en ocasiones, apartos más pesados, incluyendo ocasionalmente los nuevos cuatrimotores Stirling; se trataba de forzar a los cazas alemanes a intervenir y así dar una oportunidad a los Spitfire que, más o menos ocultos, acompañaban a los bombarderos. El plan produjo resultados deseorazonadores principalmente porque los Spitfire no tenían alcance suficiente para llegar a las fronteras alemanas y, por lo tanto, los bombardeos hubieron de hacerse sobre territorios de ocupación a los que los alemanes no daban tanta importancia como a los suyos. De modo que sus cazas sólo intervenían cuando la situación táctica les favorecía.

Empleando los viejos Hampdens y los nuevos cuatrimotores Stirling y Halifax, se puso a prueba también la teoría de los bombardeos diurnos auto suficientes (sin protección de caza). Se hicieron ataques en pequeña escala sobre Kiel. La Pallice y Brest y tuvieron cierto éxito. Por ejemplo en el ataque a La Pallice se consiguieron al menos cinco impactos sobre el *Scharnhorst* que, como el capitán Roskill recoge en su libro *The war at sea*, navegó hacia Brest con 3.000 toneladas de agua a bordo. Sin embargo las bajas habidas continuaron siendo inaceptablemente altas. En la operación de La Pallice catorce Halifax alcanzaron el objetivo. Cinco de ellos fueron derribados y los restantes fueron dañados por la metralla y los ataques de los cazas. Esto en un objetivo situado casi en la frontera de Francia. De nuevo se hizo patente que contra objetivos situados en el interior de Alemania los bombarderos pesados, modernos o no, no podían ser empleados en la forma de guerra usual

Entonces Sir Charles Portal propuesto al primer ministro que el Mando de Bombardeo debía de emplearse primordialmente en una ofensiva a fondo contra las ciudades alemanas. Si se pudiera conseguir que estos ataques íuesen tan efectivos como el bombardeo de Coventry por los alemanes y se pudieran realizar contra un número suficiente de ciudades de Alemania, seguramente el objetivo de minar la fortaleza interior alemana estaría al alcance de la mano. Para ello era indispensable ampliar considerablamente el Mando de Bombardeo. Sus métodos tácticos habrían de ser revisados cuidadosamente y habría que proporcionarle ayuda científica para tratar de resolver sus problemas de navegación y de puntería.

Mr. Churchill aceptó aunque no sin cierta desgana causada probablemente por anteriores excesos de optimismo del Estado Mayor del Aire. £1 Mando de Bombardeo tenía en noviembre de 1941 alrededor de 506 aparatos y su ampliación no podía hacerse repentinamente. No obstante lo verdaderamente necesario era alguna fuente de éxitos lo suficientemente llamativa para restablecer la confianza en el futuro del Mando, pero ésto también habría de esperar. La noche del 7 al 8 de noviembre de 1941, treinta y siete bombarderos, de un total de 400 enviados sobre Berlín, Mannheim, El Ruhr y otros lugares, no regresaron a sus bases. Estas pérdidas aunque sustanciales, se consideraron como de relativa importancia, pues el Mando de Bombardeo debía sobrevivir para participar en las luchas que le esperaban y, especialmente, en vista de los refuerzos y mejoras, ya inminentes, planeadas para él. El 13 de noviembre de 1941 el comandante en jefe recibió una orden del gabinete en la que se le comunicaba que debía mantener la potencia del Mando "para poder construir una gran fuerza aérea que estaría disponible para la primavera del año siguiente".

Así el Mando de Bombardeo llegó al nadir de su destino. Darse cuenta de ello dio lugar a la ofensiva tanto porque estimuló el desarrollo radical de tácticas y técnicas de bombardeo como porque dictó el tipo de ofensiva que podía emprenderse. Las alternativas habían sido puestas en evidencia y la idea de los bombardeos por zonas fue casi la única superviviente. Las únicas excepciones fueron algunos elementos especialistas del Mando de Bombardeo y, como veremos después, la doctrina aérea de los Estados Unidos.

Durante las últimas tres semanas de 1941 y las primeras tres de 1942, el Mando de Bombardeo dedicó más de un tercio de sus esfuerzos totales a atacar los barcos de guerra anclados en Brest. Las esperanzas de hundir tan formidable flota no eran muchas y además no se cumplieron. El 12 de febrero Je 1942 el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* realizaron su épica salida por el Canal de la Mancha camino de puertos patrios. Este hecho resolvía la cuestión de Brest, al menos en lo que se refería al Mando de Bombardeo, y abría el camino a la reanudación de una ofensiva aérea estratégica más vigorosa contra Alemania.

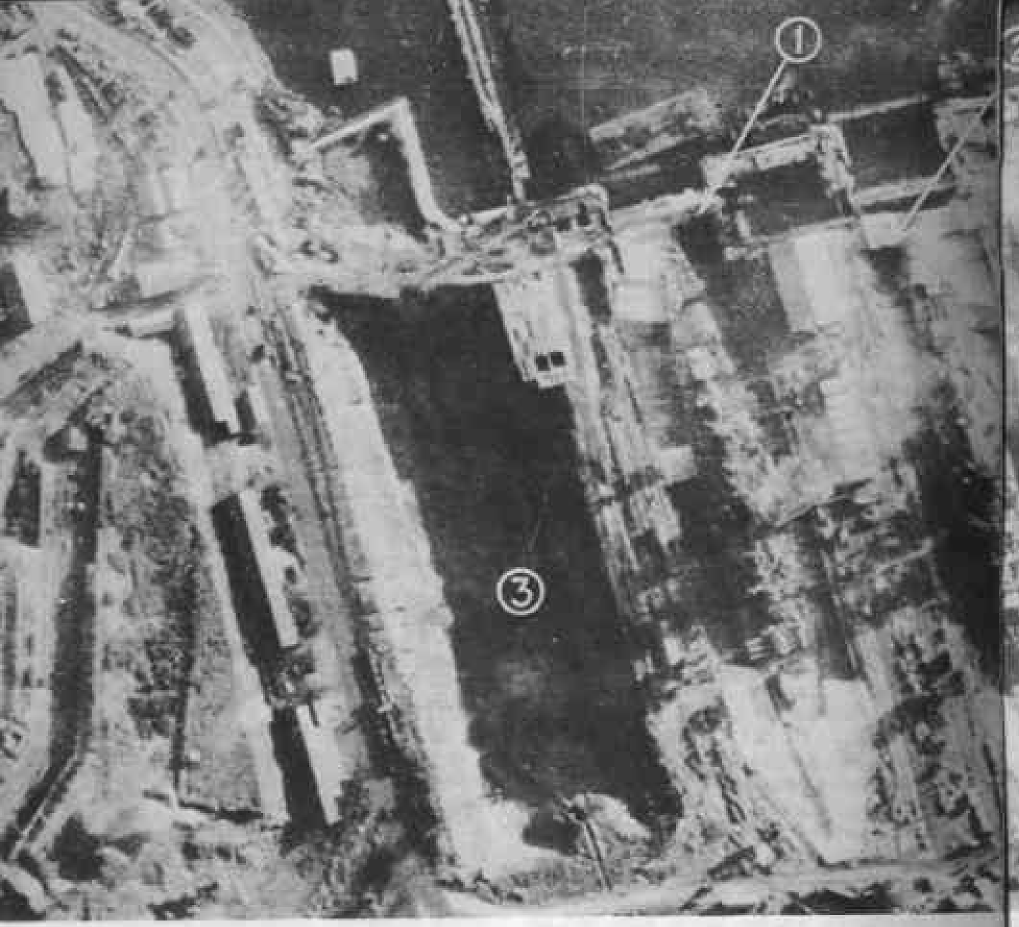
El 14 de febrero de 1942 se expidieron nuevas directrices de bombardeo. Especificaban que las miras de la ofensiva irian dirigidas contra la moral de la población civil, especialmente, la de los obreros industriales. Los primeros objetivos escogidos fueron Essen, Duisberg, Dusseldorf y Colonia. Todas ellas quedaban dentro del alcance del reciente sistema de radar para ayudar a la navegación, conocido con el nombre de *Gee*, que estaba siendo instalado en un cierto número de bombarderos. Otros objetivos, Berlín incluido, que quedaban fuera del alcance del *Gee* fueron mencionados para ser atacados cuando ello fuera posible y otros objetivos como fábricas de goma sintética y plantas de obtención de petróleo y electricidad, que exigían alta precisión por parte de los atacantes para ser destruidos, se incluyeron en las listas para el caso en que el *Gee* probara ser tan eficaz y preciso como sería necesario para su destrucción. Para evitar confusiones, el jefe del Estado Mayor del Aire puso una nota en las nuevas directrices señalando que en los ataques sobre ciudades "los blancos habían de ser las zonas edificadas y no las zonas portuarias o las fábricas de aviones...".

Estas eran las instrucciones que aguardaban al nuevo comandante en jefe pues Sir Richard Peirse había cesado en el puesto el 8 de enero. Su sucesor tomó el mando el 22 de febrero; era el mariscal del Aire A. T. Harris. El nuevo comandante heredó una fuerza aérea que en dos años de guerra había fracasado en su intento de hacer mella en la fortaleza alemana y que, en cambio, se había visto machacada en muchas ocasiones y era, en ese momento, el centro de una controversia de cuyo resultado dependía su futuro.

Rusia había resistido y ahora les llegaba a los alemanes el turno de sufrir mientras invernaban en las cercanías de Leningrado, Moscú y Stalingrado. En diciembre, el ataque japonés a Pearl Harbour, trajo a los Estados Unidos a la gran alianza combatiente. No sólo había ya procedimientos potenciales futuros para atacar Alemania distintos de los bombardeos; había crisis inminentes de todos tipos desde el Atlántico al Oriente Medio y desde aquí al lejano Oriente, donde los japoneses arrasaban todo lo que encontraban frente a ellos. ¿Podía Gran Bretaña permitirse el seguir haciendo inversiones en el Mando de Bombardeo? ¿No podían emplearse sus aparatos en asuntos de uso más inmediato?

La fe puesta por el Estado Mayor del Aire en el bombardeo estratégico era criticada por todos. La Marina pedía más y más escuadrones para sus comandos de costas y deseaba que fueran creados más de éstos en otras áreas. El gobierno parecía vacilar y uno de los ministros más influyentes, Sir Stafford Cripps, quien algunos creían iba a suceder a Mr. Churchill, el 25 de febrero de 1942 dijo en la Cámara de los Comunes que se estaba considerando la posibilidad de hacer cambios en lo que se refería a la orientación dada al Mando de Bombardeo.

El 30 de marzo de 1942 lord Cherwell envió una nota al primer ministro en la que afirmaba que el análisis de los ataques alemanes sobre Birminghan, Hull y otras ciudades británicas probaba que por cada tonelada de bombas, quedaban sin hogar entre 100 y 200 personas. Estimaba que el promedio de vida operativa de los aparatos del Mando de Bombardeo era de 14 "raids", en los que podían arrojar un total de cuarenta toneladas de bombas y dejar sin hogar de 4.000 a 8.000 personas. Había puesto al descubierto que en 1938, 22.000.000 de alemanes vivían en 58 ciudades de población superior a los 100.00 habitantes. Creía que el Mando de Bombardeo era capaz de localizar y alcanzar esas 58 ciudades. Esperaba que para mediados del año 1943 el Mando de Bombardeo habría recibido un total de 10.000 bombarderos pesados. Con la mitad de la capacidad de bombardeo de estos aviones





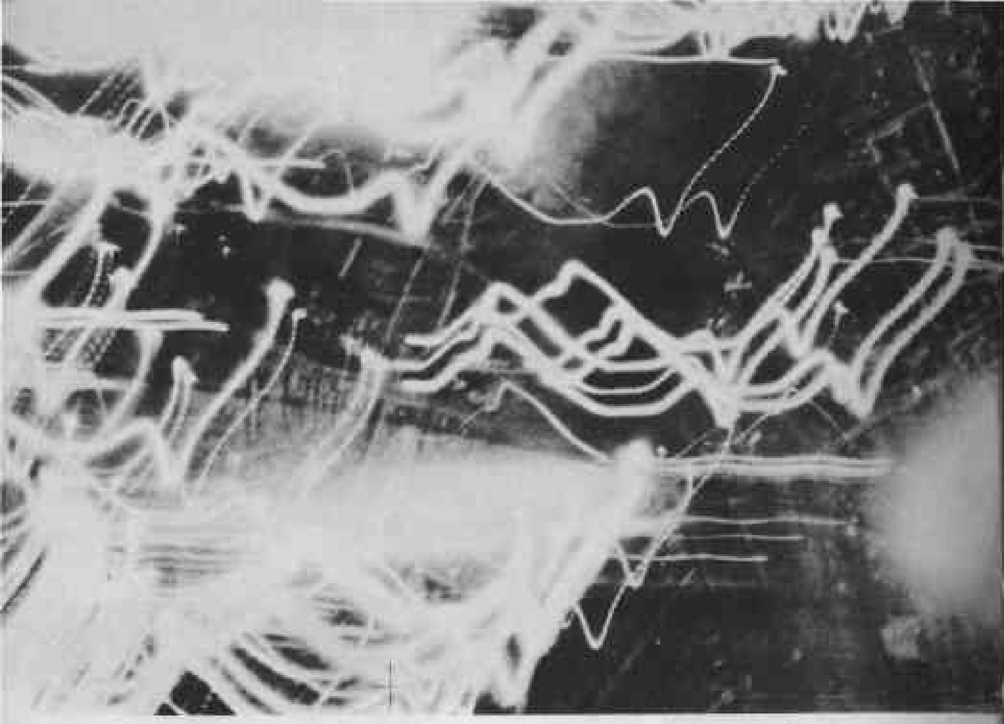
**El Scharhorst (1) y el Gneisenau (2) en el dique seco de Brest en diciembre de 1941. La fotografía muestra también un dique seco sin terminar (3) y un depósito de combustible averiado (4).**

se podría dejar sin hogar a un tercio de la población total de Alemania. Probablemente según lord Cherwell, eso destruiría el espíritu del pueblo.

Como pronto fue puesto de manifiesto, los datos e incluso los fundamentos de ese razonamiento eran discutibles. Sin embargo la nota de lord Cherwell era tan simple, clara y decidida, que hizo resurgir los debates estratégicos en favor del Mando de Bombardeo y proporcionó al mariscal del Aire, Harris, una oportunidad de probar su capacidad.

La noche del 28 de marzo de 1942, 234 aviones del Mando de Bombardeo salieron hace Lübeck, ciudad medieval situada en el Báltico y construida parcialmente con madera. Por primera vez se emplearon al mismo tiempo: el *Gee*, nuevas tácticas de bombardeo, nueva cantidad de bombas y nuevos aviones de bombardeo. Aunque Lübeck estaba fuera del alcance del *Gee*, las tripulaciones que lo llevaban a bordo tenían mayores posibilidades de encontrar el objetivo porque les era factible seguir el trayecto adecuado durante gran parte del camino reduciendo de esa forma su dependencia en la suerte o la simple estima. Los aparatos equipados con *Gee*, tripulados por dotaciones especialmente elegidas, se colocaron en vanguardia con órdenes de iluminar el objetivo con luminarias y, si fuera posible, de incendiarlo con bombas incendiarias. Todo ello con la intención de hacer resaltar el objetivo ante el grueso de las fuerzas que venían detrás, en su mayoría tripulaciones con menos experiencia y sin aparatos *Gee*. También éstos últimos transportaban la máxima carga de bombas incendiarias. Se puso en práctica la idea de extender las ventajas de la experiencia de algunas tripulaciones y de los aparatos *Gee* al resto de las fuerzas. También se PUSO a prueba la idea de explotar la capacidad autodestructiva de algunos objetivos, en este caso su inflamabilidad, en lugar de destruirlos fragmentariamente.

El resultado de estas pruebas fue un extraordinario éxito. De las 191 tripulaciones que regresaron proclamaron su éxito de alcanzar en sus ataques el área del objetivo señalado y la subsiguiente investigación de la evidencia suministrada por la fotografía aérea, ya entonces un arte enormemente afinado, confirmó plenamente tan alentadoras declaraciones. Además el reconocimiento fotográfico realizado sobre el área el 12 de abril, mostró que casi la mitad de la ciudad, unos 400.000 metros cuadrados había sido devastada. La impresión era que habían sido destruidas unas 2.000 casas. También fueron dañadas o destruidos la estación generadora de corriente eléctrica, la estación de ferrocarril y varios almacenes y fábricas, así como el banco nacional, el mercado y la catedral. Por primera vez en la guerra, un ataque del Mando de Bombardeo sobre una ciudad alemana no sólo inquietaba a la ciudad misma sino que lograba producir cierta alarma en Berlín, donde los acontecimientos del frente ruso recibían normalmente mucha mayor atención que cualquier actividad del Mando de Bombardeo. Ellos fueron los portadores del aviso del castigo que habría de destruir a los alemanes, quienes empezaron entonces a recoger la cosecha pro-



**Arriba: Fotografía con exposición tomada durante el ataque a Lübeck. Abajo: Los desperfectos.**



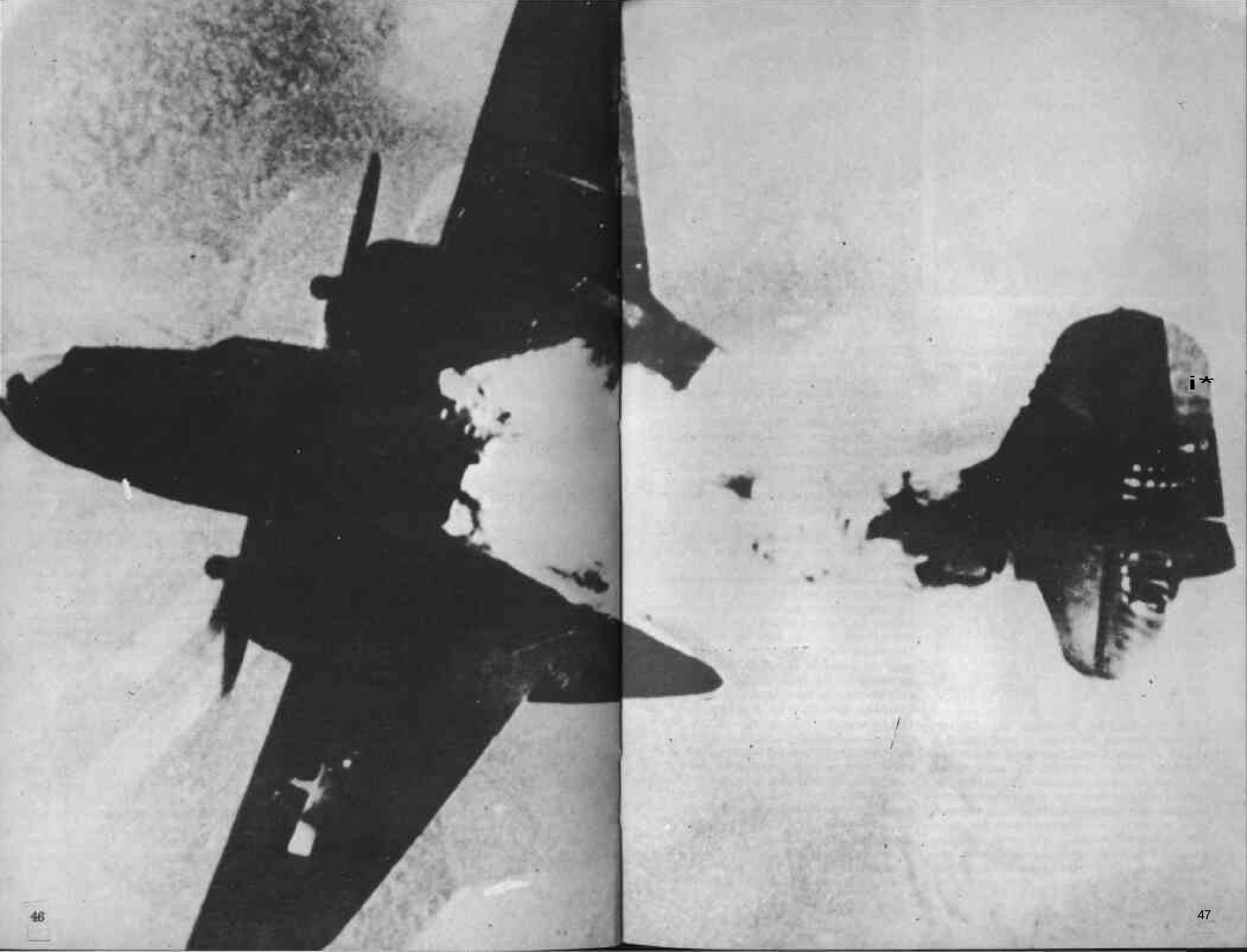
ducto de su siembra. Gran parte de la concepción táctica del ataque a Lübeck estaba inspirada en los métodos empleados por los alemanes en sus ataques a Inglaterra durante el invierno precedente.

Pero Lübeck sólo tenía una ligera importancia dentro de los planes estratégicos principales del Mando de Bombardeo. No era una ciudad de gran importancia industrial y, si fue escogida como objetivo, lo fue más por lo adecuada para un experimento operativo que por su significación estratégica. Los objetivos más importantes, como especificaban las directrices del mes de febrero, estaban en el Ruhr o sus alrededores, más al • Oeste, dentro del alcance del *Gee,* pero también tierra adentro, fuertemente protegidas y, frecuentemente, ocultas por los humos residuales de las industrias. De todas ellas era Essen la de atractivo realmente magnético; allí, en su centro, estaban las fábricas Krupp. Por más que lo intentó, aquí no pudo el Mando de Bombardeo reproducir su éxito sobre Lübeck ni siquiera el de menor importancia, aunque considerable, de los ataques hechos poco después contra Rostock.

Los objetivos situados tierra adentro eran mucho más difíciles de localizar que los costeros, porque por la noche lo más fácil de reconocer, si es que había algo visible en la naturaleza, era la diferencia entre mar y tierra. También había otro tipo de dificultades que protegían el Ruhr y los varios objetivos a los que los alemanes daban máxima importancia. Si se volaba a menos de 3.000 metros, las tripulaciones corrían el riesgo de cegarse con los reflectores y el fuego antiaéreo y además eran altamente vulnerables ante este último. Si se hacía sobre los 3.000 metros o, mejor aún, sobre los 4.500 se reducían los riesgos anteriores pero en cambio desde esa altura no había posibiladad práctica de identificar con la vista las áreas correctas escogidas como objetivo. Teniendo en cuenta que los bombardeos por zonas, para tener éxito, dependían de la capacidad de concentración de los ataques sobre un punto o serie de puntos elegidos como blancos, no podían realizarse aquellos bombardeando en forma imprecisa. El *Gee* no era todavía lo suficientemente exacto para permitir el bombardeo sin visibilidad, así que para acertar en el blanco era aún necesario poder divisar el área donde se encontraban los objetivos; primero había necesariamente que ver la zona y luego era suficiente con distinguirla por los incendios producidos y las luminarias arrojadas. Todo ello fue posible en el caso de Lübeck. Los ataques se hicieron volando a altitudes relativamente escasas, por lo que hubo gran número de bajas, y la operación se llevó a cabo en una noche de luna con la ayuda que significaba el poder distinguir perfectamente la línea de la costa. Pero el caso de Essen era de un orden totalmente diferente.

Otra dificultad era el efecto cada vez más grave que producía sobre los bombarderos la aviación alemana de caza nocturna. Al principio de 1942 los cazas nocturnos alemanes producían aproximadamente el uno por ciento de bajas en los efectivos atacantes del Mando de Bombardeo. Para el verano del mismo año la proporción había aumentado hasta el tres y medio por ciento. Durante el período de agosto a octubre de 1941 3,2 por ciento de los efectivos enviados sobre Alemania no regresaron y, de las tripulaciones que lo hicieron, el uno cuarenta por ciento informaron haber sido atacadas por cazas nocturnos. Durante el mismo período de 1942, la proporción de pérdidas aumentó a 5,3 por ciento y la de supervivientes atacados por los cazas el 2,9 por ciento. Un cinco por ciento de pérdidas durante un período de tres meses completos era lo máximo que el Mando de Bombardeo podía permitirse si había de sobrevivir como arma bélica efectiva. Como el asunto no es en modo alguno evidente y como es, a su vez, de fundamental importancia para comprender la ofensiva estratégica de bombardeo, requiere una breve explicación.

A las pérdidas producidas en acción, es decir las tripulaciones que no regresaban a Inglaterra, había que añadir las bajas de aquellas tripulaciones que habían recibido heridas y las de aquellas heridas o muertes en accidentes posteriores al regreso o en simples vuelos de prueba no operativos e, incluso, las de los enfermos y las de aquellos que flaqueaban. Si por todas estas causas se perdía un siete por ciento de las tripulaciones enviadas por el Mando de Bombardeo sobre territorio enemigo y en el período de tres meses antes mencionado cada tripulación hacía alrededor de treinta incursiones, resultaba que,





**Teniente general H. H.** Arnold.



**Jefe de escuadrilla J. D.** Nettleton V. C.

de cien tripulaciones que empezaran un turno de cien incursiones, noventa se perderían. Aparte del efecto moral que tan escasas posibilidades de sobrevivir podrían producir, estaba la consideración más inmediata de lo que sería del Mando de Bombardeo cuando se llegara al punto en que prácticamente todas las dotaciones de los bombarderos fueran inexpertas. El verdadero significado de esto era que, cuando quiera que la proporción de bajas del Mando de Bombardeo se acercaran o superaran el cinco por ciento se imponía una cierta prudencia.

Las señales de radar, que empezaban a ser de gran ayuda para los bombarderos en la oscuridad, eran un arma de dos filos pues también podían ser de gran ayuda para los cazas nocturnos y los cañones antiaéreos alemanes. El Mando de Bombardeo se veía por tanto enfrentado más y más no sólo con el problema de mantener diseminadas las defensas alemanas sino con el de confundirlas y destruirlas.

Un método para conseguir esto último era aumentar el volumen y la intensidad de los ataques. Como los cazas nocturnos alemanes estaban organizados y dirigidos por zonas y cada caza operaba en un pasillo, era lógico suponer que, independientemente del número de bombarderos que pasaron, serían derribados todos los aparatos que lo cruzaran y ello servía de base a la esperanza de que al aumentar la intensidad de los ataques se reduciría el porcentaje de bajas. Por razones no muy diferentes estas consideraciones eran aplicables a los cañones antiaéreos dirigidos por radar. También había otra razón para aumentar la intensidad y frecuencia de los ataques. La posibilidad que se ofrecía era de que ante tales ataques, los servicios de rescate y de bomberos alemanes quedaron totalmente sobrepasados dando con ello motivos para que el Mando de Bombardeo creyera que la magnitud de los destrozos producidos por toneladas de bombas arrojadas, sería aún mayor.

Por estas razones, el Mando de Bombardeo fijó sus miras en los puntos siguientes: utilizar mucho mayor número de fuerzas, haciéndolas atravesar Alemania en grupos mucho más compactos y hacer que los bombardeos se llevaran a cabo en espacios de tiempo mucho más cortos que, por ejemplo, el de Lübeck, cuyo plan de ataque se hizo para una duración de hora y media. Por la noche los aviones de bombardeo, sin luces de navegación, eran prácticamente invisibles entre sí, salvo por destellos instantáneos, y si no fuera por alguna sacudida de vez en cuando, por las corrientes de aire producidas por los aviones, varios cientos de aviones podían perfectamente cruzar Alemania sin darse cuenta de la existencia de los otros más que cuando se incendiaban o chocaban entre sí. Las tácticas de concentración e intensificación de los bombardeos dependían, por tanto, de la precisión en los métodos de navegación, cuestión ésta tomada ahora muy en serie por el Mando de Bombardeo. En camino venían, como refuerzo del *Gee*, nuevos e ingeniosos sistemas de ayuda a la navegación. El Mando de Bombardeo suprimió el puesto de segundo piloto. El puesto vacante fue ocupado por bombarderos especializados y los especialistas en navegación sustituyeron a los antiguos observadores. La tripulación de los cuatrimotores pesados quedó en: un piloto, un ingeniero de vuelo, un bombardero, un navegante, un operador de radio, un ametrallador en la cabina superior y otro en la trasera.

Las técnicas de concentración de los bombardeos dependían también de los métodos de muestra de objetivos. Un método podía consistir en que las tripulaciones de más experiencia mostraran el blanco a las demás dejando caer antorchas sobre él, como se hizo en Lübeck. Otro era el crear un cuerpo específico, entrenado solamente para ese propósito. Después de mucho discutir sobre los pros y los contras de crear un *"corps d'élite"* se eligió el segundo método y en agosto de 1942, nació la Pathfinder Forcé. Sería equipada con tripulaciones escogidas y provistas de los mejores y más modernos materiales.

Pero, en realidad, lo esencial para la intensificación de los bombardeos se reducía solamente a cifras, y, en este sentido, el Mando de Bombardeo continuó, durante todo 1942, siendo muy débil. En noviembre de 1941 habían estado disponibles un promedio de 506 aparatos, por noche, con sus tripulaciones. En mayo de 1942 el númeor bajó a 417 y en enero de 1943 todavía era de 515. En estas condiciones puede parecer verdaderamente notable que el 30 de mayo de 1942, cinco minutos después del mediodía, Sir Arthur Harris ordenara el "Plan Mil de Colonia" (*Thousand Plan Cologne*). Esa noche 1.046 bombarderos despegaron de Inglaterra para bombardear Colonia en la que fue, en su momento, la operación aérea más importante en la historia de la guerra. Para ello, el comandante en jefe puso en juego todo el poderío atacante de que disponía e hizo reclutar todos los aparatos y tripulaciones disponibles, algunas de éstas con bastante Poca experiencia y otras con algo más, Pero anticuada, de las unidades de entrenamiento del Mando de Bombardeo. Fue algo como llevar la teoría a la práctica antes de que la primera tomara cuerpo. Iba a ser un adelanto sobre lo que se podría hacer en adelante con un Mando de Bombardeo mucho mayor. Fue algo de un riesgo increíble pero tuvo un éxito memorable.

A las cinco de la mañana del día siguiente el piloto de un Mosquito que sobrevolaba la zona, en misión de reconocimiento, a 7.000 metros, vio un palio de humo que llegaba hasta una altura de 4.500 metros en forma de nube cúmulonimbada. Una extensión de 2.400.000 metros cuadrados de Colonia había sido devastada. Cuarenta bombarderos no regresaron a su base y 116 más lo hicieron averiados. Por fin el Mando de Bombardeo se había apuntado un éxito en el ataque a un objetivo de máxima importancia. Pese al fracaso de dos "Aataques Mil" hechos con posterioridad sobre Essen y Bremen y pese al otoño e invierno descorazonadores y a lo costosas que, con frecuencia, eran sus acciones, el Mando de Bombardeo estaba ya verdaderamente bien orientado y se había centrado dentro de la gran estrategia bélica aliada.

El Estado Mayor del Aire americano, a cuyo mando estaba el general H. H. Arnold, no quedó tan bien impresionado por estos logros como sus colegas del Estado Mayor británico, el comandante en jefe y, particularmente el primer ministro, hubieran deseado. Esto era de un interés más que puramente académico ya que la Octava Fuerza Aérea de los Estados Unidos estuvo creándose y fortaleciéndose, durante el año 1942, en bases inglesas para estar preparada para intervenir en la ofensiva de bombardeo estratégica contra Alemania.

Los americanos estaban decididos a montar su ofensiva a la luz del día y pretendían que consistiera en atacar con precisión puntos clave de la economía bélica alemana. Su concepto de bombardeo estratégico, en realidad, se parecía mucho a aquel con el que los británicos entraron en la guerra. Lo sorprendente era que la experiencia británica de bombardeo en acción, que les hizo, primero, dejar de llevar a cabo operaciones importantes a la luz del día, y después, a causa de las condiciones particulares de las acciones nocturnas, les hizo adoptar tácticas de bombardeo por zonas sobre grandes extensiones, había, sin embargo, dejado indemnes las teorías de los americanos. Para ello había razones diversas. No cabe duda de que los americanos estaban decididos a que su contribución a la ofensiva tuviera su propio sello. A pesar de que los Es-

tados Unidos ayudaron enormemente al Mando de Bombardeo, por ejemplo proporcionando motores Merlin, construidos por Packard para ser instalados en los aviones Lancaster, no hubo forma de agregar la Octava Fuerza Aérea al Mando como refuerzo. Lo mismo que el ejército del general Pershing en la Primera Guerra Mundial, hubo de ser un cuerpo de ejército separado, formado y dirigido por americanos, dentro de la alianza militar. Además los americanos habían ideado, desarrollado y estaban a punto de introducir operativamente un notable y muy avanzado en su momento, cuatrimotor de bombardeo de gran alcance, la Fortaleza Volante B-17. Una versión anterior, probada por el Mando de Bombardeo, no se encontró adecuada para el bombardeo nocturno entre otras razones por las llamaradas que salían de sus tubos de escape. Los nuevos modelos enviados a Inglaterra con armamento mucho más potente que los bombarderos pesados británicos eran aptos para volar a grandes alturas, por lo que parecían ser a propósito para vuelos diurnos. Además, al principio, las tripulaciones de los bombarderos americanos iban muy bien entrenadas en lo referente a volar en formación cerrada, pero apenas en lo que se refiere a navegación. Hay que decir también que gran parte de las doctrinas americanas sobre el bombardeo se habían creado a raíz de algunas experiencias realizadas en Texas, donde la visibilidad a gran altura era frecuentemente muy buena. Por último, los americanos no quedaron muy bien impresionados por los resultados de los bombardeos nocturnos hechos por los británicos sobre Alemania en los años 1940 y 1941, cuando, como nación neutral, todavía tenían contactos diplomáticos y comerciales allí.

El jefe del Estado Mayor del Aire británico, sir Charles Portal, estaba muy preocupado. Preveía, cómo amargos acontecimientos pronto demostraron, con acierto, que las teorías americanas que encomendaban a los bombarderos pesados la tarea de operar en pleno día, dependiendo para su supervivencia sólo de sus propios defensas, iban a terminar en desastre. Hizo lo que pudo para convencerles de que debían dedicarse al bombardeo nocturno, pero se dio cuenta pronto de que los americanos estaban decididos a llevar a cabo la empresa de realizar sus bombardeos diurnos y de que, si continuaba oponiéndose a tal plan, sólo conseguiría la retirada americana de la ofensiva de bombardeo estratégica contra Alemania.

El punto de fricción entre el Mando de Bombardeo y la Octava Fuerza Aérea, entre Portal y Arnold e incluso en ocasiones entre Churchill y Roosevelt no era el de la precisión o imprecisión del bombardeo; todos deseaban que los bombardeos se hicieran con precisión. Tampoco era si habían de hacerse bombardeos de tipo general o indiferenciado, es decir, atacar objetivos ideníificables cualesquiera que ellos fueran, o bombardear en forma selectiva, concentrándose sobre elementos particulares vitales de la organización enemiga hasta dislocarla. La divergencia era simplemente entre bombardeo nocturno o bombardeo diurno; entre lo que, desde el punto de vista británico, se veía como posible e imposible y lo que, desde la postura americana, parecía o no valer la pena. Lo irónico del caso es que, a pesar de la prudencia, previsión y valor mostrados por ambos bandos, ninguno de ellos vio, como los hechos pusieron de manifiesto más tarde, cuál era en verdad el punto más importante. La mayor ironía del asunto es que, aún en el caso de que cualquiera de las dos teorías hubiera cedido ante la otra, ni la idea británica ni la idea americana hubieran tenido completo éxito por sí mismas.



Estas perpectivas que habrían de irse aclarando al ir pasando de tristes experiencias a resultados triunfales quedaban sin embargo, desgraciadamente para las fuerzas de bombardeo británicas y americanas, para un futuro aún lejano. En 1942 la única incursión importante hecha sobre Alemania a la luz del día fue efectuada por los británicos. El 17 de abril de 1942, el jefe de escuadrilla J. D. Nettleton condujo una formación de doce Lancasíer pertenecientes al 5.º Grupo en un ataque a baja altura contra las factorías MAN en Augsburg, donde eran construidos los motores para los submarinos. De las doce tripulaciones que partieron solo volvieron cinco y el jefe de escuadrilla Nettleton se le concedió la Cruz Victoria, aún cuando quedó lejos de crear nuevas tácticas de guerra. En 1942 los bombardeos diurnos americanos eran de otra naturaleza. Los ataques se hacían desde grandes alturas y en formación, de forma que los bombarderos podían apoyarse mutuamente con fuego defensivo. Estaban, además, limitados a los territorios ocupados por los alemanes, pero fuera de Alemania por lo que las defensas antiaéreas establecidas en ellos eran sólo de relativa importancia. Empezaron el 17 de agosto de 1942, cuando doce bombarderos de la Octava Fuerza Aérea atacaron las zonas de aprovisionamiento y distribución de materiales de Rouen sin una sola baja.

**Fortalezas volantes B17 y su escolta dejan estelas producidas por los tubos de escape.**

# La ofensiva de bombardeo combinada: Enero 1943~Marzo 1944

En enero de 1943 Churchill y Roosevelt se reunieron en Casablanca, en el Norte de África, con sus consejeros militares, para discutir sobre las acciones futuras de la guerra. Los alemanes y los italianos habían sido barridos de África; Italia sería pronto invadida entrando por Sicilia y, en su momento, se emprendería la invasi'ón de Europa a través del Canal de la Mancha para desembocar en el Norte de Francia. Dos problemas había en relación con los bombardeos. Estaba, primeramente, la cuestión de lo que se esperaba de ellos y por tanto qué orden de prioridades debería establecerse. En segundo lugar, la cuestión de cómo los británicos y los americanos habrían de ajustar sus contribuciones unos a otros, de forma que se consiguiera generar una ofensiva de bombardeo combinada.

Mucho se ha escrito sobre la famosa Conferencia de Casablanca y aquellos que asistieron a ella debían de creer, naturalmente, que eran participantes o, al menos, observadores de grandes acontecimientos históricos. Es dudoso, sin embargo, que esto fuera cierto. Los grandes avances estratégicos de la guerra surgieron más de la generación y demostración de capacidades operativas que de las discusiones entre Churchill y Roosevelt o sus jefes de Estado Mayor. Ahora que la invasión del continente se veía ya como posible, parece evidente que el objeto de los bombardeos estratégicos debería ser la preparación del camino a la invasión debilitando la moral del enemigo. Así que, en realidad no había nada notable en la doctrina que surgió de la Conferencia de Casablanca y que establecía que el objeto principal de los bombardeos "habría de ser la progresiva destrucción y dislocación de los sistemas militar, industrial y económico alemanes, y la debilitación de la moral del pueblo alemán, hasta el punto en que su capacidad de resistencia armada fuera fatalmente debilitada."

En cualquier caso, ello indicaba cuál iba a ser el papel a desempeñar por los bombardeos. Dejaba claro que no se esperaba de ellos que por sí mismos ganaran la guerra, pero si se esperaba que produjeran una situación tal que pudiera ser aprovechada por el ejército para obtener la victoria. Tal fue la solución dada en Casablanca, en referencia con el problema de qué relación habría de tener los bombardeos con el resto del esfuerzo bélico aliado. Por supuesto que la esperanza de sir Arthur Harris en su idea, de que los bombardeos por zona, habrían de ser suficientes por sí mismos para producir el colapso alemán, no quedaba afectada en lo más mínimo. Tampoco resolvía la cuestión de cómo habrían de combinarse las operaciones de Mando de Bombardeo y aquellas de los americanos de la Octava Fuerza Aérea. En la práctica, las directrices dadas en Casablanca, que incluían casi todos los fines de los bombardeos, sin fijarse en si eran posibles o no, dejaba al Mando de Bombardeo y a la Octava

Lancasters en formación.



**Versión en madera del bombardero Mosquito. Derecha: Bombardero ligero Lockheed Ventura.**

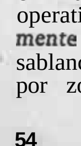
Fuerza Aérea en libertad para seguir sus propios métodos.

En 1942 el Mando de Bombardeo había demostrado ciertamente, no sólo la habilidad para desarrollar una ofensiva de bombardeo nocturna, sino la inhabilidad para crear calquier otra cosa. Por esta razón, las líneas de conducta a seguir por el Mando de Bombardeo en su política operativa para 1943, se decidieron virtualmente antes de las conversaciones de Casablanca. Las perspectivas para la ofensiva por zonas en 1943 habían sida radicalmente mejoradas por un cierto número de adelantos de gran importancia para el Mando de Bombardeo. Tanto la cantidad como la calidad de las fuerzas de vanguardia estaban a punto de aumentar radicalmente. El número de aviones, con su tripulación, disponibles para las operaciones había sido inferior a 500 durante más de quince meses. Empezaba ahora, al fin, a aumentar significativamente y hacia marzo de 1944, a pesar de las enormes pérdidas, alcanzó un promedio de 974. En 1942 los aviones más anticuados y en peores condiciones del Mando de Bombardeo fueron retirados de las escuadrillas de operaciones. Así que tanto los Blenheims, que nunca habían estado a la altura de lo que se esperaba de ellos, como los Hampdens y los Whitleys, que se habían quedado anticuados y los Manchesters, que habían fallado, fueron asignados a tareas más ligeras o, incluso, al parque de • chatarra. Esto dejó a los Lancasters, Halifax, Sterlings, Mosquitos y Wellingtons a cargo de la situación junto con unos pocos Venturas, Bostons y Mitchells que habían sido importados de Estados Unidos para cubrir las plazas de los Blenheims. Aunque los Halifax y Sterlings no estaban dando buen resultado, el Lancaster no tenía igual como bombardero pesado y el Mosquito, que era un bombardeo ligero capaz de llevar una bomba de 1.800 kilos hasta Berlín, era también único en su clase.

Además la técnica estaba viniendo rápida y efectivamente en ayuda de las tripulaciones de estas máquinas. Durante casi todo el año 1942, la única ayuda de radar disponible había sido el *Gee,* pero el 20 de diciembre de 1942 entró en servicio un nuevo aparato conocido por *Oboe.* La noche del 16 de enero de 1943 la Pathfinder Forcé arrojaron las primeras bombas usadas para señalar objetivos y en la noche del 30 de enero el H$^{2}$S recibió su bautismo bélico.

El *Oboe* hacía posible que los aviones pudieran ser guiados hasta sus objetivos por ondas de radar y, a su vez, pudieran alcanzar considerable precisión en su localización sin visibilidad, con un alcance aproximado que llegaba hasta el Ruhr.

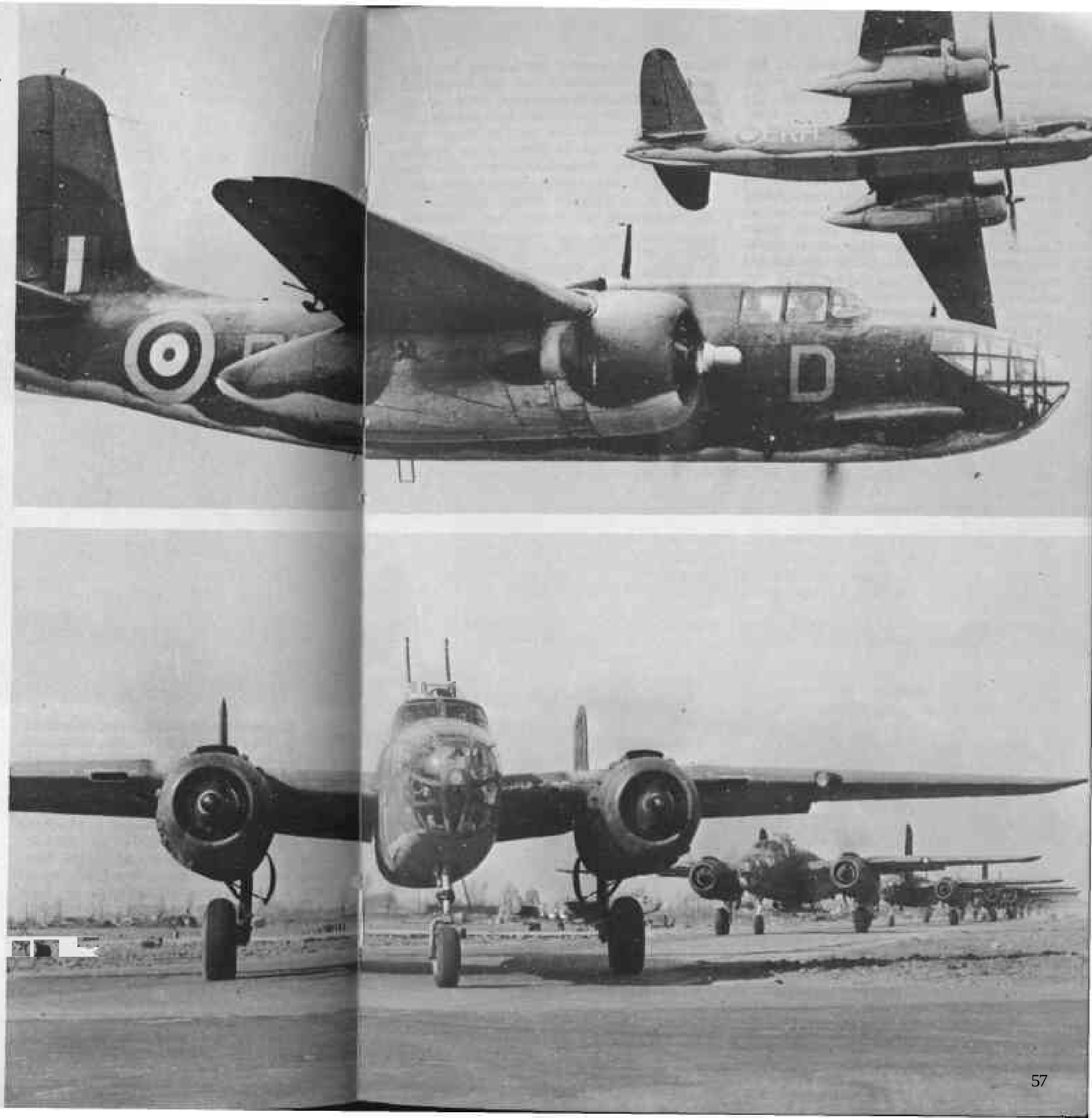
El aparato sólo podía ser usado por unos pocos aviones cada vez y su alcance era proporcional a la altitud de vuelo. Por



tanto el *Oboe* era una excelente ayuda para la señalización de objetivos, tarea a realizar por los Mosquitos de la Pathfinder Forcé que podían alcanzar altitudes mucho mayores que los pesados Lancasters. Pero, de no haber sido por las bombas indicadoras de objetivos, tan ingeniosas y visibles, el valor del *Oboe* no podría haber sido comunicado por unos pocos Mosquitos al gran número de bombarderos pesados. Estas bombas estaban ya siendo suministradas a la Pathfinder Forcé (PFF). El tercer invento, conocido como $H^2S$, daba al navegante un mapa en radar de todo el terreno sobre el que volaba y era, por consiguiente, una importantísima ayuda para la navegación y la localización de objetivos. Sin embargo, si bien el contraste entre agua y tierra se destacaba con claridad, el mapa que se mostraba en otras circunstancias era, con frecuencia, muy difícil de leer.

En la otra cara de la moneda, es cierto, las defensas aéreas alemanas y, especialmente, los cazas nocturnos dirigidos por radar habían hecho grandes progresos, pero el Mando de Bombardeo tenía la esperanza de poder contener esta situación con una combinación que consistiría en la introducción de contramedidas por ondas de radio, unidas a un incremento en el número y la capacidad de los bombarderos que se esperaba pudiera arrasar las defensas alemanas.

Tanto los adelantos como los inconvenientes mencionados, serían pronto puestos a prueba en la Batalla del Ruhr que empezó en marzo. Entretanto, el Mondo de Bombardeo fue llamado una vez más por la Marina para ayudar en la Batalla del Atlántico y, contra los deseos de sir Arthur Harris, tuvo que realizar no menos de 3,170 vuelos contra Lorient y St. Nazaire, ciudades francesas en que estaban localizadas las bases principales de submarinos. Por desgracia prácticamente todo quedó destruido excepto, como el Mando de Bombardeo había supuesto, los hangares de los submarinos que tenían pesadas cubiertas de hormigón. Se hizo también una pequeña ofensiva contra objetivos italianos para complacer al Primer Ministro que creía que había llegado el momento de actuar vigorosamente allí. Por



Arriba: **Aparatos Boston de la RAF.**
Derecha: **Bombarderos Mitchel hacia el punto de despegue.**

lo demás, Alemania tuvo ocasión de ver el primer acto de lo que estaba por llegar, incluyendo un ataque sobre Berlín que era el primero desde noviembre de 1941.

Los americanos, cuyas ideas sobre el bombardeo selectivo diurno habían recibido tanta atención, no estaban todavía en disposición de hacer gran cosa. En enero de 1943 aún no estaban capacitados para reunir siquiera cien aviones en un sólo ataque. Como en sus vuelos sobre Alemania iban a verse obligados a depender, para su defensa, de la posibilidad de apoyo mutuo de sus formaciones tácticas, admitían que tal fuerza no era lo suficientemente grande para emprender nada que fuera muy ambicioso. Por esta razón, fue una suerte que las directrices dadas en Casablanca dieran énfasis a la posibilidad que ofrecían los submarinos como blancos, ya que por lo menos sus bases estaban en la costa y su ataque no implicaba penetración en territorio enemigo. A pesar de que el esfuerzo americano en la primera mitad de 1943 podía describirse en forma muy optimista, como poco más que tentativo y experimental, el 27 de enero de 1943 fue, empero, una fecha histórica. Fue la fecha del primer ataque realizado por la Octava Fuerza Aérea sobre Alemania. Su comandante, el General Ira Eaker, envió 9.1 bombarderos a atacar las bases submarinas de Wilhelmshaven. De ellos 53 cumplieron las órdenes, dos atacaron bases submarinas en Emden y tres no regresaron a la base. Así es como las Fortalezas Volantes B-17 y los Liberators B-24 recibieron su bautismo de fuego sobre Alemania más allá del alcance de los aparatos de caza de escolta. Así fue también como los alemanes vieron el principio de otro acontecimiento de la guerra en el aire que, después de muchas amargas y aparatosas crisis, iba a llevarles a la ruina.

El Avro Manchester.



Prosiguiendo con la ofensiva de bombadeo contra el núcleo de la industria de guerra alemana y la moral de sus obreros, industriales, las directrices dadas en febrero de 1942 apuntaban hacia el Ruhr y dentro de esta zona, específicamente a Essen, como principal objetivo para el Mando de Bombardeo. Durante todo el año 1942 el Ruhr en general y Essen en particular, protegidos por potentes reflectores, defensas anti-aéreas y una constante neblina producida por los humos de la industria, demostraron quedar más allá de la capacidad destructiva del Mando de Bombardeo. Todo esto cambiará con la Batalla del Ruhr que empezó la noche del 5 de marzo de 1943 cuando Harris, envió un contingente de 442 bombarderos contra Essen. Como siempre, los objetivos estaban envueltos en una espesa niebla de humo y es probable que si no hubiera sido por un nuevo factor en particular hubieran escapado a lo más fuerte del ataque. Ese nuevo factor consistió en ocho Mosquitos equipados con aparatos *Oboe*, todos de la Escuadrilla número 106.

Operando enteramente según indicaciones de los sistemas *Oboe*, las tripulaciones de estos ocho Mosquitos habían de, según las órdenes, arrojar bombas indicadoras de color rojo sobre el objetivo, que era la factoría Krupp, a intervalos desde la hora cero, que fue elegida para la 21,00, hasta treinta y tres minutos después. Estas señales serían vistas por las tripulaciones de otros veintidós bombarderos pesados de la PFF, a quienes se ordenó reforzarlas arrojando sobre ellas bombas indicadoras de color verde. El grueso de las fuerzas de bombardeo atacaría entonces tomando como punto de mira las referencias rojas y verdes y reduciendo el golpe a los cuarenta minutos inmediatos siguientes a la hora cero. La carga de bombas habría de estar constituida por dos tercios de bombas incendiarias y un tercio de bombas de explosivos de alta eficacia. El éxito del ataque iba a depender del acierto que los Mosquitos equipados con *Oboe* tuvieran al señalar los objetivos, de la visibilidad que permitiera la observación clara de los indicadores de objetivos a través de la niebla y las nubes y del grado necesario de precisión en la navegación que hiciera posible que el número suficiente de indicadores y bombarderos llegara al lugar exacto en el momento exacto. Así se planeó.

La batalla comenzó con dos minutos de adelanto sobre el horario previsto cuando el primer indicador rojo cayó sobre Essen, dirigido por el sistema *Oboe*. Inmediatamente atrajo una lluvia de bombas lanzadas por el grueso de las fuerzas de bombardeo, que llegaron también alrededor de un minuto antes de lo previsto. Cinco minutos después, los señalizadores verdes de refuerzo empezaron a caer alrededor del primero rojo. Como se hizo patente posteriormente, se escogió y se mantuvo un punto de referencia claro y preciso sobre el centro de Essen, hasta que a las 21,38 cayó el último de los señalizadores de refuerzo verdes. Tres Mosquitos no se presentaron a la batalla debido a problemas técnicos y uno arrojó sus señalizadores a una distancia de cuatro kilómetros del punto de referencia, escogido a causa de un fallo en su equipo *Oboe*. Afortunadamente para el éxito de la operación este error no sucedió al principio de la operación y la mayoría de las tripulaciones lo detectaron correctamente. Afortunadamente también, algunos de los bombarderos aparecieron con un par de minutos de anticipación, si no el señalizador rojo lanzado primero no habría podido enfocar el ataque con la efectividad que lo hizo.

Cuando los aparatos a su vuelta entregaron sus fotografías y éstas fueron analizadas por la Sección de Investigación Operativa del Mando de Bombardeo, apareció como probable el hecho de que 153 de los aviones habían arrojado sus bombas en un espacio de cinco kilómetros alrededor de las fábricas Krupp. Teniendo en cuenta las dificultades que presentaba un objetivo como Essen, esto fue un éxito sin precedentes. Los vuelos de reconocimiento diurno realizados el 7 y 8 de marzo lo confirmaron rotundamente. Las fotografías mostraban los daños excepcionalmente importantes que había causado el ataque. Todo el centro de la ciudad habían sido devastado. Habían sido total-

mente arrasados 320.000 metros cuadrados y en otras zonas, en total 900.000 metros cuadrados, las tres cuartas partes de sus edificios habían sido destruidos o dañados por el fuego o las explosiones. Las fábricas Krupp habían sido también dañadas enormemente. Este fue el primero de cinco grandes ataques contra Essen, ciudad sobre la que, durante la Batalla del Ruhr, se lanzaron alrededor de 2.070 vuelos. Se dirigieron también fuertes ataques contra

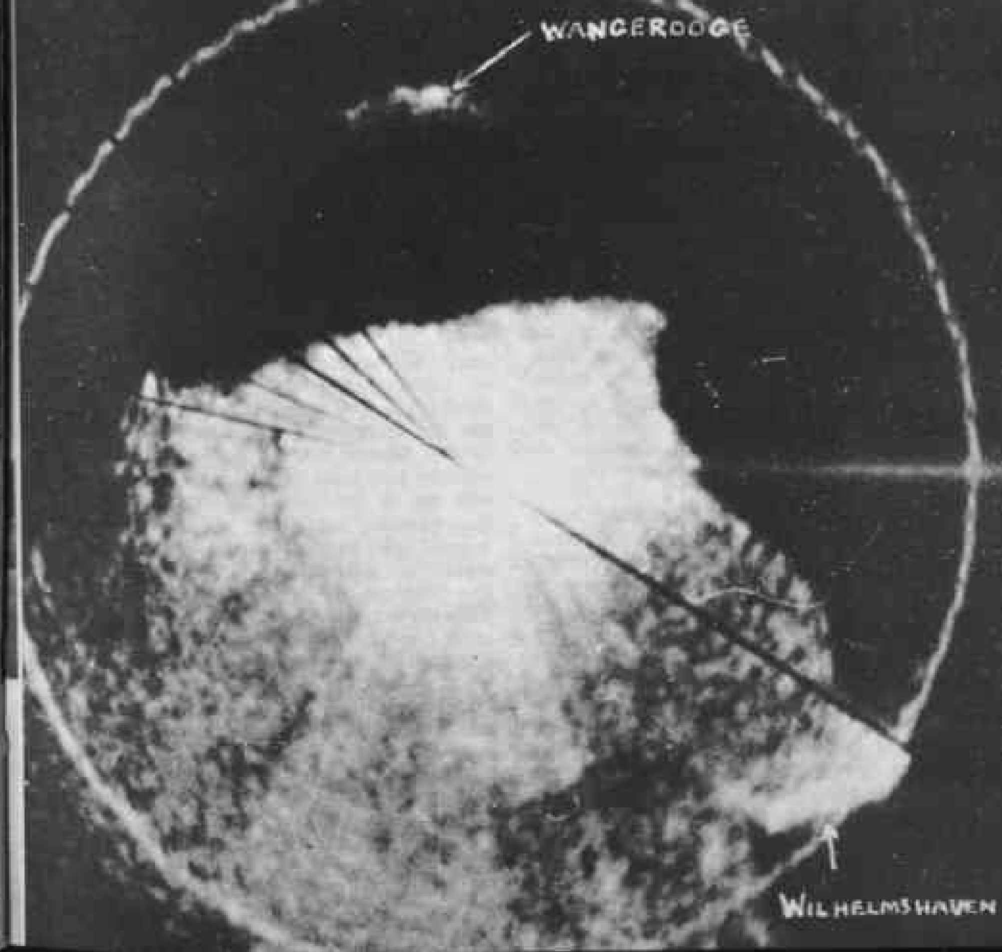
**Las señales de] $H_2S$, transmitidas desde el avión, se vuelven a recibir con diversas intensidades, dependiendo de la naturaleza del terreno sobre el que vuela el avión. El resultado es indicado (derecha) por la fotografía de una pantalla de $H_2S$. El mapa real de la misma (izquierda).**

Duisburg, Dusseldorf, Dortmund y Bochum, todas ellas en el Ruhr. En todas estas operaciones se empleó la técnica de señalización por los sistemas *Oboe* y en muchas de ellas se produjeron grandes estragos; Tanto Goebbels, cuya función era mantener a buen tono el espíritu del pueblo, como Speer, que era responsable de la producción bélica, empezaron a manifestar serios temores, en vista de los cuales, varios batallones de trabajadores fueron transferidos de las obras de construcción de defensas en el Atlántico, a las de reparaciones en el Ruhr.

La Batalla del Ruhr no se redujo en absoluto a las ciudades situadas en el Ruhr. El Mando de Bombardeo tenía que mantener diseminadas las defensas alemanas, para lo que había gran número de áreas en toda Alemania con objetivos importantes que bombardear. Así que aunque el Ruhr fue el eje de todas las operaciones, durante la campaña que duró desde marzo hasta julio y que se hizo famoramo.la Batalla del Ruhr, también se hicieron ataques contra objetivos tan separados unos de otros como Berlín, Stettin, Pilsen, Munich, Stuttgart y Nuremberg. El calibre de estas operaciones fue en extremo variado y fue, en realidad, desde el pequeño esfuerzo hecho por un sólo Mosquito, enviado la noche del 21 de junio a bombardear Hamborn, hasta la reunión de una fuerza de 826 bombarderos, enviados la noche de 23 de mayo sobre Dortmund. Los pequeños ataques de los Mosquitos, llevados a cabo por fuerzas que iban de uno a trece aparatos estaban destinados a molestar a los alemanes y a despistarles respecto a dónde se realizarían los ataques principales. En la Batalla del Ruhr hubo alrededor de 43 de esos grandes ataques. Requirieron un total de 18.506 vuelos. 872 aparatos no regresaron y 2.126 fueron dañados o tuvieron probiemas después de regresar a la costa de Inglaterra. Así que el dieciséis por ciento de los aviones enviados a efectuar las grandes operaciones de la Batalla del Ruhr, fueron bajas de un tipo u otro, y el 4,7 por ciento desapareció.

El Mando de Bombardeo supero estas pérdidas en dos aspectos. La moral de las fuerzas era alta y el promedio de aviones, con su tripulación, disponibles al principio de la Batalla que era de 593 subió, al terminar aquella, a 787. Si bien los Mosquitos, que volaban a veces sobre los 9.000 metros, resultaban ser virtualmente inmunes a las defensas antiaéreas alemanas, había en cambio la inquietante



evidencia de los adelantos realizados por los alemanes, en lo que se refiere a las tácticas de caza nocturna, pues las emisiones de radar del Mando de Bombardeo, objetivos y rutas, también eran de provecho para ellos.

El premio a los grandes sacrificios del Mando de Bombardeo no fue siempre, ni mucho menos, tan importante como el recogido sobre el Ruhr, aún cuando los ataques se hicieron sobre objetivos que quedaban dentro del radio de acción del *Oboe*. En los ataques realizados sobre terrenos más alejados, como por ejemplo el de Nuremberg, en la noche de 8 de marzo de 1943, hubo que emplear diferente tipo de tácticas de señalización. En estas ocasiones el $H^2S$ fue, ciertamente, sometido a pruebas más duras de las que estaba preparado a resistir. En la operación de Nuremberg, en la que participaron 335 aviones, el plan era que cinco bombarderos de avanzadilla, equipados con $H^2S$, dejarían caer luminarias sobre el área elegida, tres minutos antes de la hora cero valiéndose total y únicamente de las indicaciones dadas por sus $H^2S$. Las tripulaciones que siguieran, así se esperaba, identificarían y verían claramente los blancos iluminados y arrojarían sobre ellos nuevos indicadores verdes. Dos minutos después, el proceso anterior habría de ser repetido por otros nueve bombarderos, también equipados con $H^2S$ y, como todos, también pertenecientes a la PFF. De esa forma se esperaba producir un blanco claro como centro del gran ataque. Todas las tripulaciones de la PFF, recibieron órdenes de que, si las luminarias no conseguían hacer visibles los blancos, los señalizadores de objetivos habrían de ser lanzados a ciegas, fiándose solamente de las indicaciones del $H^2S$.

De los primeros catorce aviones destinados a señalar las marcas seis llegaron a los objetivos con el sistema $H^2S$ estropeado, algunos identificaron, o pensaron que lo hacían, los objetivos elegidos, otros apuntaron a los objetivos para lanzar sus señalizadores con la ayuda del $H^2S$ y dos fueron derribados. El resultado de todo esto fue la diseminación de las marcas y, por lo tanto, la ausencia de un punto central claro como blanco. Aunque, a pesar de todo, Nuremberg sufrió grandes daños, el bombardeo careció de la intensidad y concentración que se había logrado en Essen. Aunque el $H^2S$ tenía la ventaja de su alcance ilimitado, acerecía de la precisión del *Oboe, y* aunque las técnicas señalizadoras con ese sistema, es cierto, eran a veces muy eficaces, también es cierto que sólo ocasionalmente el uso del sistema *Oboe* era ineficaz.

Las miras de estos ataques por zonas eran de conseguir la mayor concentración de bombas posible, en un área no mayor de cinco kilómetros alrededor del centro del objetivo. De esta forma, se procuraba producir incendios incontrolables y daños irreparables en el centro de las ciudades. Mucho de ello, dependía tanto de la precisión horaria, como de la precisión en el lanzamiento de las primeras señales luminosas. A pesar de las dificultades que siempre entrañaba, aun cuando se estuviera dentro del alcance del *Oboe*, podía realizarse, y con frecuencia se realizó en un grado suficientemente preciso para cumplir con sus propósitos. De todas formas, el Mando de Bombardeo nunca renunció a la esperanza de poder obtener resultados mucho más precisos que éstos.

Al mismo tiempo que sir Arthur Harris continuaba llevando a la práctica la ofensiva general por zonas, que se le había ordenado emprender, proliferaban toda clase de expertos en el Ministerio de Asuntos Económicos para la guerra, y otros organismos burocráticos de los que surgen como hongos en tiempo de hostilidades. Ellos fueron los responsables de crear la sospecha tácita de que los bombardeos por zonas eran un método tosco e indirecto de llevar adelante la guerra y que en algún lugar debía de haber un atajo inteligente que haría más fácil el problema de derrotar a Alemania. A veces el Estado Mayor del Aire no sólo se dejaba seducir por tales teorías sino que incluso caía en la falta de hacerles propaganda. Por ejemplo, había una escuela de pensamiento que sugería que la caída de Alemania se produciría cuando destruyeran dos fábricas de rodamientos a bolas en Schweinfurt. Así, también había quien creía que la destrucción de las presas del Ruhr produciría resultados decisivos.

De esta última teoría salió lo que habría de constituir la hazaña más animosa y celebrada del Mando de Bombardeo en la Segunda Guerra Mundial, la rotura de las presas de Möhne, y Eder, y otros resultados que, no por imprevistos, dejaban de tener mucha importancia. La rotura






**Batalla** del Ruhr. del *5* **de marzo** al 14 **de julio de** 1943.

de las presas fue un desastre del que Alemania se recobró casi inmediatamente. Pero para el Mando de Bombardeo fue el origen de una nueva técnica de bombardeo que, aplicada a la técnica de señalización de objetivos, iba a revolucionar la capacidad de la fuerza.

Ya antes de la guerra se habían pensado diferentes procedimientos para la destrucción de las presas del Ruhr. Ahora, 1943, la posibilidad de tal hazaña parecía ser real. El doctor Barnes Wallis había diseñado una formidable bomba rotativa, que, si era arrojada correctamente, saltaría sobre el agua en una serie de botes en disminución al igual que lo haría una piedra plana arrojada oblicuamente sobre una superficie de agua en calma, y entonces, perdida su inercia, al llegar a la pared de la presa, se hundiría por su propio peso hasta el fondo y allí explotaría batiendo de esa manera la estructura en su base. Este diseño que podía ser empleado lo mismo contra una presa como contra un barco, el *Tirpitz* en este caso, había hecho surgir a mediados de febrero de 1943, lo que Harris describió como "toda clase de entusiastas y pregoneros de utopías" que iban y venían a los ministerios con sistemas para modificar un número conveniente de Lancasters, con el fin de hacerles capaces para trasnportar la bomba.

Harris era totalmente opuesto a ello. No creía que la bomba pudiera funcionar y pensaba que las operaciones a poca altura, con bombarderos pesados comprometidos en ellas, serían "fracasos muy costosos." Y ahí estaba la dificultad. La bomba de Wallis, una vez fabricada, mostró





Izquierda: **Fortalezas volantes B17.**
Arriba: **El general Ira Eaker.**
Abajo: **El comandante de ala Guy Gibson VC.**



una obstinada tendencia, no a botar, sino a romperse en cuanto daba en el agua. Finalmente dio la impresión de que todo iría bien mientras pudiera ser arrojada desde una altura no mayor de treinta metros, contando con que esto fuera hecho tan precisamente, que la bomba botara el número exacto de veces antes de tocar la pared de la presa. Si se soltaba demasiado pronto se hundiría sin hacer contacto con la pared y se desperdiciaría; si se hacía demasiado tarde, golpearía la estructura con demasiada fuerza, explotaría en la superficie y volaría, no la presa, sino el avión. A pesar de perspectivas tan deseorazonadoras, (por ejemplo, nadie sabía como había que hacer para pilotar un Lancaster a treinta metros pues ciertamente no se podía hacer ni a ojo ni con altímetro). Portal opinó que se debía de llevar a cabo el experimento. Se escogieron tres Lancaster para ser modificados. Se decidió entonces el ataque contra las presas, especialmente contra las de Möhne, Eder y Sorpe. Se eligieron 21 tripulaciones, particularmente expertas para formar la escuadrilla 617 en el grupo 5 y se pusieron bajo las órdenes de un jefe que ya era famoso en el Mando de Bombardeo y que llegaría a ser un héroe, el *Wing Commander* Guy Gibson. En condiciones de máximo secreto este grupo de hombres valientes y esforzados practicaban intensamente las tácticas que se iban a emplear para la demolición de las presas y que muy pronto iban a dar fama imperecedera a sus escuadrillas. Paso a paso se fueron superando los obstáculos y el 15 de mayo Gibson aleccionó a sus hombres para la empresa. El camino hacia el Ruhr había de emprenderse en noche de luna, a poca altura, a ser posible nunca



mayor de 450 metros, con la esperanza de evitar el radar alemán. Una primera oleada de nueve Lancasters, bajo el mando directo de Gibson, atacaría primero la presa de Möhne, y luego a la de Eder y, finalmente, si quedaban bombas, a la de Sorpe. La segunda oleada de cinco aviones atacaría a Sorpe y la tercera, también de cinco aparatos, actuaría como reserva móvil y recibiría órdenes del cuartel general del Grupo 5, durante la acción. La comunicación entre los aparatos y el cuartel general del Grupo 5 se haría por código Morse, en telegrafía sin hilos (*W/T*). La comunicación de los aparatos entre sí y, por supuesto el medio para que Gibson mandara sus fuerzas, sería simplemente en inglés por medio de radio teléfono de muy alta frecuencia (*VHF R/T*).

Izquierda: **El sistema Window.**
Abajo: **Devastación en el Ruhr.**

Un poco antes de las nueve y media del día 26 de mayo de 1943, la escuadrilla 617 empezó a despegar de su base de Scampton. De los nueve primeros aviones de la primera oleada, uno fue derribado por el camino. Gibson condujo con éxito a los otros ocho sobre el lago Móhne. Entonces colocó su Lancaster a treinta metros de altura, para lo cual tomó como referencia, para medir la altura, la luz de dos de sus reflectores enfocados sobre el agua, y se dirigió en línea recta hacia la presa a través del fuego antiaéreo. Su bomba cayó y pareció botar correctamente, pero la presa no sufrió daños. El segundo Lancaster, pilotado por el teniente J. V. Hopgood, entró, fue alcanzado y se incendió; dejó caer la bomba demasiado tarde y voló en pedazos. Entonces entró en acción el tercer Lancaster del teniente H. B. Martín. A pesar de que Gibson vino en su ayuda atrayéndose los disparos el Lancaster de Martín, fue alcanzado y seriamente dañado. Su bomba se quedó corta por unos veinte metros. Vino después el cuarto Lancaster, pilotado por el jefe de escuadrilla J. M. Young, quien fue ayudado por Martín que, a pesar de los daños producidos en su avión, volvió para atraerse la atención del fuego antiaéreo. El ataque de Young pareció haber sido perfecto, a pesar de lo cual, tampoco sufrió daños la presa. El quinto aparato pilotado por el teniente D. J. H. Maltby fue llamado al ataque y, una vez mas, este pareció perfecto. Pero cuando la espuma se deshizo, la presa continuaba allí. Ya estaba Gibson llamando al sexto aparato cuando, de repente, la presa se hundió y empezó a desbordarse. Gibson condujo ahora los tres Lancasters que todavía tenían bombas y el de Young, ya que éste era el segundo en el mando, a la presa de Eder. Aquí no había problemas de metralla, pero en cambio, las colinas de los alrededores hacían muy difícil la maniobra. El teniente D. J. Shannon hizo varios intentos de colocarse a la altitud correcta y en la dirección adecuada para el ataque, pero sin éxito, así que Gibson

llamó al jefe de escuadrilla H. E. Maudsley, con su aparato. Sus bombas cayeron una fracción de segundo demasiado tarde y volaron el aparato. Entonces Shannon probó otra vez y realizó un ataque perfecto. Sin embargo, la presa no se derrumbó y entonces el oficial piloto L. G. Knight llegó con la última bomba. Cayó, botó, golpeó contra el muro y se hundió. La presa se abrió y se produjo el segundo desbordamiento. Las noticias fueron transmitidas en un abrir y cerrar de ojos al cuartel general del Grupo 5 y desde allí a Washington, donde en aquel momento se celebraba una conferencia entre los aliados. Se había realizado una gloriosa y espectacular hazaña bélica. Quizá nada de tanto atrevimiento ni de tanta pericia había sido realizado antes, ni probablemente después desde el aire. Gibson sobrevivió lo suficiente para recibir la Cruz Victoria, volver a la lucha y morir posteriormente. Los ataques sobre las otras presas fallaron, y los daños producidos a las de Möhne y Eder fueron rápidamente reperados por los alemanes. El precio que pagó la escuadrilla 617 fue terrible. Ocho Lancasters no regresaron y dos más, fueron tan seriamente dañados, que tuvieron que abandonar la operación. Es decir, que en una sola operación se había perdido media escuadrilla.

El escepticismo de Harris demostró ser justificado por los hechos en todos sus aspectos, salvo en lo referente al funcionamiento de la bomba, y si en ese momento, hubiera decidido deshacer la escuadrilla, su decisión no hubiera causado sorpresa ni, por supuesto, críticas. Pero, quizá por inspiración, el comandante en jefe no tomó en cuenta las dificultades para reclutar tripulaciones de calibre suficiente para sustituir a las pérdidas. Determinó conservar la escuadrilla 617 y lo hizo a pesar de las tremendas pérdidas sufridas posteriormente en septiembre de 1943, cuando se realizó el ataque sin éxito, con el que se intentaba romper los diques del canal de Dortmund a Ems y que terminó con el regreso de sólo tres de los ocho Lancasters enviados. Con el tiempo, la precisión de sus métodos de destrucción de presas permitió, no sólo destruir objetivos de especial importancia y dificultad, sino, todavía más importante, colocar señales que sirvieran de guía para el poder destructivo en masa del Mando de Bombardeo.

Así que, de las incursiones contra las presas, surgieron los medios que volvieron a hacer creer en la posibilidad de la precisión en el bombardeo nocturno, y no sólo para unas pocas tripulaciones especializadas, sino para todo el conjunto del Mando de Bombardeo. Esta perspectiva, sin embargo, quedaba todavía para un futuro lejano. Por el momento, el Mando de Bombardeo tendría que seguir luchando con las dificultades más inmediatas, de hacer del bombardeo por zonas algo de mayor precisión.

Después de los importantes y destructivos "raids" que caracterizaron la Batalla del Ruhr y de la proeza extraordinaria realizada por la escuadrilla 617 al destruir las presas de Mohne y Eder, el prestigio del Mando de Bombardeo y de sus comandante en jefe subió de nuevo a alto nivel. Ahora con fuerzas en pleno aumento de su poderío y con creciente versatilidad, la campaña de bombardeo por zonas iba a desarrollarse hasta su punto culminante. Después de la tremenda destrucción causada en muchas ciudades alemanas, más la que se pensaba producir todavía, Harris creía que Alemania vacilaría y se hundiría. Portal no compartía esta esperanza. Pensaba que la invasión de Europa por fuerzas anglo-americanas no tendría más remedio que llevarse a cabo y que, desde luego, no iba a ser una gira campestre sino una durísima lucha. Sin embargo, creía que los bombardeos harían un papel de vital importancia minando el poderío alemán y haciendo que la invasión fuera, por lo menos, posible y, quizá, con mayor garantía de éxito, al menos en relación con lo que hubiera sido sin los bombardeos. Si los dirigentes alemanes, especialmente Goebbels y Speer que eran los que tenían más interes en defender el frente nacional y su contribución al esfuerzo bélico alemán, hubieran tenido que escoger entre esas dos perspectivas, se hubieran visto en un aprieto para decidir. Después de comenzada la primera fase de la Batalla de Hamburgo, se hubieran inclinado decididamente por la tesis de Harris.

A fines de julio y primeros de agosto de 1943, las noches del 24, 27, 29 de julio y del 2 de agosto para ser exactos, Harris despachó 3.095 aviones, en cuatro grandes ataques, sobre Hamburgo. En estos ataques se arrojaron alrededor de nueve mil toneladas de bombas, la mitad de



las cuales, aproximadamente, eran incendiarias; el resultado fue la más extensa y catastrófica destrucción y matanza que se haya impartido desde el aire. Hamburgo sufrió en cuatro noches lo que Gran Bretaña había sufrido con las incursiones alemanas en toda la guerra. Murieron cerca de 50.000 alemanes y casi otros 40.000 fueron heridos. Más de un millón huyeron de la devastada ciudad. Más de la mitad de las casas o apartamentos de Hamburgo y alrededor de la mitad de sus fábricas fueron destruidas. Cuando Speer se dio cuenta de lo que había sucedido, exclamó que seis ataques más como aquellos harían acabar la guerra. Y, sin embargo, para conseguir estos colosales resultados, el Mando de Bombardeo había sufrido pérdidas mucho más ligeras de lo usual. De los 3.095 apartos, las defensas antiaéreas alemanas solamente reclamaron 86 victorias, es decir, el 2,8 por ciento. A pesar de que a las bajas anteriores había que añadir los daños producidos en otros 174 bombarderos, la proporción total de bajas alcanzó solamente 8,4 por ciento, en contraste, por ejemplo, con el 19,9 por ciento que habían tenido los 2.070 vuelos enviados a Essen, en los cinco ataques que se hicieron a aquella ciudad, durante la Batalla del Ruhr.

Pero esos seis ataques tan temidos por Speer, no se hicieron y, en realidad, hasta que el Mando de Bombardeo atacó Dresden en febrero de 1945 Alemania no volvió a sufrir ningún desastre comparable. Hamburgo se recobró, aunque no completamente. Speer recuperó su confianza. El esfuerzo bélico alemán aguantó el temporal sin considerables bajas en su producción o, por sorprendente que parezca, en su moral. Las razones del éxito de los ataques del Mando de Bombardeo sobre Hamburgo eran muy particulares y no podían repetirse en la campaña contra Berlín que siguió, ni, como amargos acontecimientos iban a demostrar, en la misma Batalla de Berlín.

La razón principal de tan alto grado de destrucción producido en Hamburgo, era la gran concentración sin precedentes, tanto en el tiempo como en el espacio, de los bombardeos y ésta, a su vez, fue posible gracias a la precisión en la señalización de los objetivos y en los procedimientos de navegación del grueso de las fuerzas, lo que dio como resultado que la gran mayoría de los aviones llegaran a su destino previsto en el tiempo fijado. Sólo se produjo una excepción en una noche de mal tiempo. Y, a su vez, el éxito se hizo posible gracias a las indicaciones excepcionalmente claras dadas por las pantallas de radar del $H^2S$ que llevaban todos los aviones destinados a señalar los objetivos y muchos de los bombarderos, y también en parte, por supuesto, a la forma ineficaz poco usual en que actuaron los cazas nocturnos, los reflectores y los antiaéreos alemanes.

El rendimiento especialmente bueno del $H^2S$ se debía a la especial posición y características de Hamburgo. Los contrastes entre tierra y mar y entre las zonas edificadas y las zonas abiertas, por las razones que fueran, se manifestaron con gran claridad. Probablemente ninguna otra ciudad de Alemania habría dado una imagen tan clara en unos aparatos $H^2S$ como los que poseía el Mando de Bombardeo, tan rudimentarios, especialmente si los midiéramos con patrones posteriores. El que las defensas aéreas alemanas no pudieran ni hostigar ni imponerse a los bombarderos en sus pasadas, se debía a la confusión que produjo en el sistema de radar alemán la introducción por el Mando de Bombardeo, del método *Window.*

El sistema *Window* consistía en unas tiras de papel metalizado, cuyo tamaño dependía de las distintas longitudes de onda empleadas que se dejaban caer a intervalos en grandes cantidades desde los bombarderos, produciendo enormes cantidades de señales de radar. Las señales en las pantallas de radar alemanas, que representaban a los bombarderos británicos, y por las cuales los encargados de su control se guiaban para dirigir las operaciones de sus cazas nocturnos y apuntar adecuadamente sus cañones antiaéreos, se perdían entre el gran número de respuestas producidas por las tiras metálicas. Esta medida cogió por sorpresa a los alemanes que, aunque adaptaron sus tácticas para superar por lo menos una parte de la protección que el sistema *Window* daba a los bombarderos, no lograron hacerlo a tiempo para impedir la destrucción de Hamburgo.

La fase de la campaña del Mando de Bombardeo convenientemente descrita como Batalla de Hamburgo y marcha hacia Berlín, que comenzó la noche del 24 de julio de 1943 con el primero de los cua-




Batalla de Hamburgo, del 24 de julio al 18 de noviembre de 1943.

tro grandes ataques sobre Hamburgo no fue, ni mucho menos, tan brillante como lo fueron sus principios. En esta fase, que duró hasta el 18 de noviembre cuando empezó la Batalla de Berlín, se hicieron treinta y tres ataques importantes sobre ciudades alemanas incluyendo Bochum, Essen, Dusseldorf y Remscheid en el Ruhr. Hanover, sobre la que se hicieron, como en el caso de Hamburgo, más de 3.000 salidas, Bremen, Kassel, Frankfurt, Mannheim y Stuttgart del complejo central y Munich, Nuremberg, Leipzig y Berlín, sobre la que se enviaron más de mil aviones, en el Este. Se hizo también un ataque especial contra Peenemunde, donde se había descubierto que los alemanes estaban fabricando y probando las armas V, los predecesores de la guerra de cohetes que habría de ensombrecer inquietantemente las victorias aliadas en el último año de la guerra. Además de atacar las ciudades alemanas mencionadas, el Mando de Bombardeo operó también contra las ciudades italianas de Milán, Turín y Genova, así como contra distintos objetivos especiales en Francia.

Más aún, en operaciones llevadas a cabo independientemente de los bombarderos pesados, pequeñas fuerzas de Mosquitos salieron durante setenta y cinco noches para hostigar a los alemanes por todas partes, desde el Ruhr a Berlín y a la inversa, sin sufrir grandes pérdidas. Efectivamente, de los 819 vuelos hechos por los Mosquitos, solamente trece de ellos se pudieron regresar. Comparativamente las grandes operaciones, que eran llevadas a cabo por Lancasters, Halifaxs. Sterlings y Wellingtons, eran mucho mas costosas. De hecho, de los 33 grandes ataques dirigidos contra objetivos alemanes, con efectivos que supusieron el envió de 17.021 vuelos, alrededor de 695 bombarderos no regresaron a sus bases y 1.123 de ellos sufrieron daños de consideración, algunos hasta tal punto que podrían ser considerados como pérdidas irrecuperables. Aun así, la proporción del 4,1 por ciento de pérdidas y del 10,7 por ciento de bajas era favorable en comparación con las cifras correspondientes que se produjeron en la Batalla del Ruhr y que fueron 4,7 por ciento y 16,2 por ciento respectivamente.

Esta alentadora reducción en la proporción de bajas, que capacitó al Mando de Borbardeo para proseguir con su ofensiva y aumentar su grado de expansión, se debió en gran medida a la introducción del sistema *Window* y resaltó la imprudencia que había sido cometida al retrasar la utilización de esta contramedida por más de un año desde que estuvo disponible, apoyándose en el razonamiento de que la posible utilización del mismo sistema por los alemanes dislocaría las defensas aéreas británicas. Mister Herbert Morrison, Ministro del Interior en aquel momento y particularmente obstinado defensor de la mencionada precaución, no parecía muy convencido por el argumento de que los alemanes apenas tenían fuerzas de bombardeo de las que hubiera que defenderse y que !a dislocación de las defensas aéreas probablemente favorecería más a los británicos que a los alemanes. Pero Mr. Morrison estaba sólo a cargo del frente interno y no podía esperarse de él que viera el panorama más que en forma limitada. Desgraciadamente, tampoco fue él el único culpable.

Sin embargo, había también otra razón, muy importante, para la reducción de las bajas del Mando de Bombardeo. La concentración geográfica de sus ataques no fue tanta como en la Batalla del Ruhr, particularmente como en la segunda parte de ésta, lo cual ponía a los alemanes frente a un problema de defensa indudablemente más complicado. Sin embargo seguramente, el aspecto mas desalentador para el Mando de Bombardeo fue el no poder repetir, ni siquiera por aproximación, los pavorosos éxitos alcanzados sobre Hamburgo al principio de esta fase. Evidentemente el Mando de Bombardeo no había encontrado el camino para asegurar un punto de mira claro y preciso, ni el grado necesario de exactitud en la navegación que hiciera posible un aprovechamiento máximo en la mayoría de las ocasiones, especialmente encontrándose fuera del alcance de los Mosquitos equipados con *Oboe,* que era todavía no mayor de la distancia al Ruhr. Lo que es más, la velocidad de recuperación de que dieron muestra los cazas nocturnos alemanes ante los problemas que les presentaba el sistema *Window* fue motivo de serias preocupaciones. Los alemanes aun podían fácilmente detectar la dirección de la oleada principal de bombarderos y, mediante un sistema de instrucciones sobre la marcha, hallaron los medios para dirigir a sus pilotos de caza nocturna hacia ella,

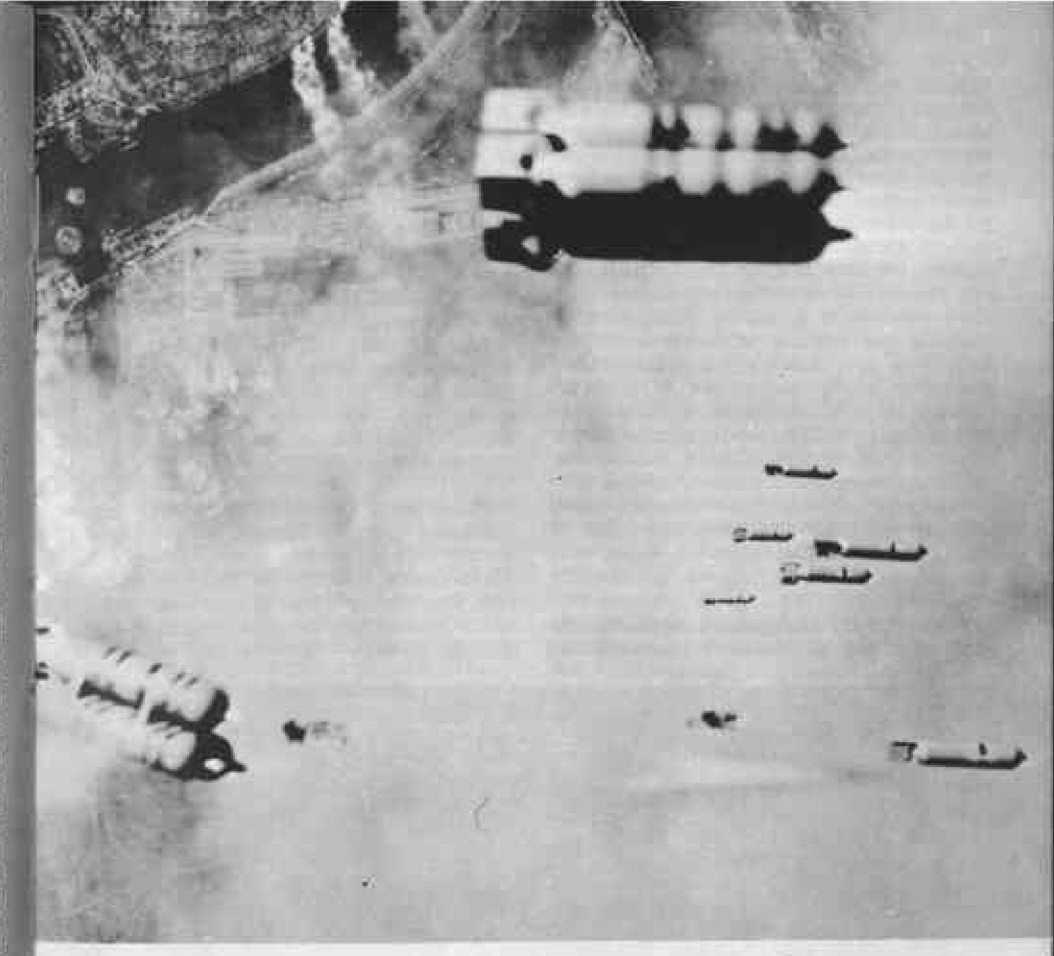


con éxito cada vez mayor. Una vez dentro de la formación de bombarderos, tenían grandes oportunidades de elegir blancos que, en comparación con los cazas eran lentos, esquivaban torpemente y sé ponían en evidencia por las llamas que expulsaban sus tubos de escape. A pesar de todo, Hamburgo no fue de ninguna manera el único éxito del Mando de Bombardeo. Muchas otras ciudades alemanas hubieron de sufrir un castigo menor pero, de todas formas, terrible y el Mando de Bombardeo realizó multitud de hazañas llenas de brillantez.

Entre las más grandes se contaba el ataque a Peenemünde en la noche del 17 de agosto de 1943. Como de lo que se trataba era no de destruir edificaciones, comunicaciones, servicios municipales, etc., ni de producir confusión, si no de destruir determinadas edificaciones dedicadas a las actividades de investigación sobre cohetería, se asignaron tres blancos específicos para ser atacados por un grupo de 597 bombarderos pesados que se enviaron. Por primera vez en una operación masiva, las fuerzas fueron controladas sobre el objetivo, por un director de bombardeo, al igual que anteriormente el comandante Gibson había controlado la escuadrilla 617 sobre las presas. El oficial escogido para ello fue el capitán *(Group Capitán)*, J. H. Searby, que mandaba la escuadrilla 83 (PFF). Su persistencia en quedarse sobre el objetivo durante todo el ataque, aún en las condiciones más difíciles, dirigiendo la operación con su radio teléfono, fue una contribución importantísima a su eficacia; también lo fue la nueva bomba de señales, consistente en un paquete cerrado de 125 kilos de algodón impregnado, diseñado para reventar e incendiarse a una altura de 900 metros y después arder aparatosamente en tierra durante diez minutos. Estas señales tan formidables y llamativas se hicieron pronto famosas en el Mando de Bombardeo con la denominación de "manchas rojas de fuego"; eran muy difíciles de apagar o de simular por

Izquierda: **La presa de Möhne rota por la escuadrilla 617. Los bombarderos abrieron una brecha de unos 65 metros en el muro, inundando los terrenos bajos.**
Derecha: **Bombas incendiarias norteamericanas caen sobre los refugios de submarinos de Hamburgo.**



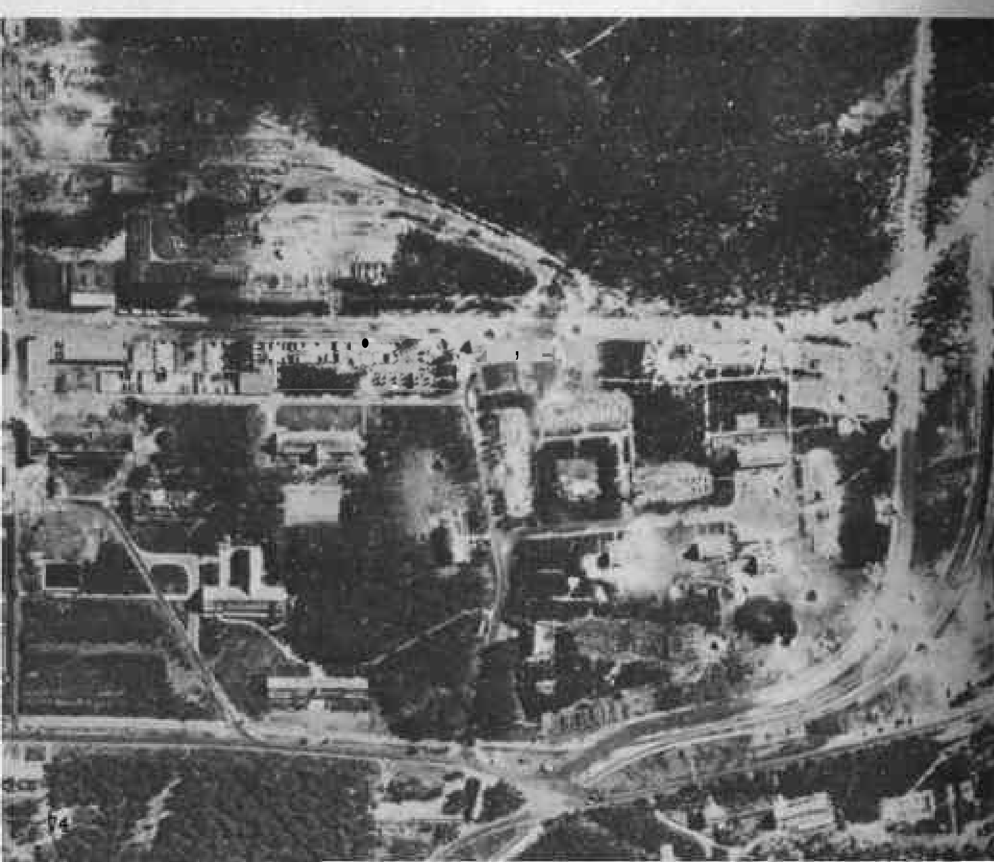


los alemanes, y con sólo colocarlas en los lugares adecuados, daban gran facilidad a las zonas elegidas para ser enfocadas en los ataques por zonas.

Las condiciones de visibilidad, incluyendo la claridad de la luna, necesarias para alacanzar el orden de precisión requerido en la operación de Peenemünde, así como la larga duración del vuelo hasta la estación de investigación, hacían del objetivo algo particularmente peligroso. Cuarenta bombarderos no regresaron del ataque y treinta y dos lo hicieron seriamente deteriorados. Los destrozos producidos fueron considerables y dieron lugar a que los expertos de los servicios de inteligencia británicos, dieran informes optimistas sobre los efectos del ataque en el desarrollo de las armas V alemanas. En realidad, tales efectos fueron mucho menores de lo esperado pero aún así, parecía probable que se produciría un retraso de unos dos meses en la total puesta a punto del V2, aunque parte de este resultado había que achacarlo al bombardeo de las otras plantas. Los trabajos del V1 apenas se vieron afectados. Fueron destruidos completamente varios de los edificios donde se procedía a experimentar con los V2, y alrededor de 700 personas que allí trabajaban en cargos de diferentes niveles, que llegaban incluso hasta el profesor Thiel, un experto en sistemas de propulsión, y el señor Walther, ingeniero jefe del proyecto, murieron en el ataque. Peenemünde era otra prueba más de la enorme fuerza contra la cual luchaba el Mando de Bombradeo, aunque ello no fue estimado en su verdadera valía por los británicos de aquel tiempo. Los alemanes mostraron una asombrosa abundancia de

recursos en la forma en que reestablecieron y continuaron, en otro sitio, el programa de desarrollo de Peenemünde. Por esperar esta reacción, es por lo que Harris ponía en duda la cordura de la idea de los bombardeos selectivos. Pensaba que los alemanes encontrarían la forma de salvar el obstáculo que podía suponer la pérdida de una fábrica de rodamientos, una estación de investigación o una presa, y en verdad, la forma de reaccionar de aquellos casi siempre le dio la razón. Lo malo era que, aunque los alemanes no podían evitar la destrucción de ciudades enteras, de allí los deseos de Harris de destruirlas, mostraron una extraordinaria capacidad de recuperación y estoico heroismo reparándolas y siguiendo hacia adelante, incluso cuando la destrucción alcanzaba proporciones enormes como en el caso de Hamburgo.

**Una muestra de los grandes desperfectos producidos por el ataque a Peenemünde.**



La alternativa entre la elección de objetivos generales o específicos, es decir, la alternativa entre escoger como blanco un elemento particular de la economía bélica alemana y concentrar los ataques sobre él o bien causar la mayor y más amplia dislocación general posible, era el tema en candelero, no tanto debido a la experiencia del Mando de Bombardeo, como a lo sucedido a la Octava Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Pero para darnos cuenta de esto, debemos retroceder desde noviembre de 1943, cuando la Batalla de Berlín estaba a punto de empezar, a marzo de 1943, cuando los americanos empezaron a intensificar sus ataques diurnos contra Alemania.

Hacia abril de 1943, el general Eaker consideró que sus fuerzas de bombardeo diurno habían probado tener suficiente habilidad para penetrar las defensas antiaéreas alemanas y llevar a cabo una campaña de bombardeos de precisión, contra elementos clave en la economía de guerra alemana, representados por las industrias de producción de submarinos, aviones, rodamientos, petróleo, goma sintética y vehículos militares. Declaró que el éxito dependía solamente de la expansión de la fuerza aérea y pidió que, para julio de 1943, hubiera en el Reino Unido 944 Fortalezas y Liberators, para octubre de 1943, 1.192, para enero de 1944, 1.746 y para abril de 1944, cuando la fase final de la ofensiva debía dar comienzo, 2.072 unidades.

La necesidad de aumentar el potencial de las fuerzas de bombardeo pesado americanas, con base en Inglaterra, era evidiente y urgente, si se quería que la Octava Fuerza Aérea tuviera una participación efectiva en la ofensiva contra Alemania. Aunque en abril de 1943 el promedio de efectivos diario en número de bombarderos pesados era de 337, de ellos sólo 153 estaban en perfectas condiciones operativas y, por lo tanto, las incursiones de bombardeos americanos continuaron restringidos a un tono menor, sobre todo en comparación con la constribución británica. La profundidad de la penetración americana continuaba estando limitada a labores marginales, como los ataques a objetivos situados en Francia, a otros territorios ocupados por los alemanes e, incluso, a zonas costeras de la misma Alemania como Emden, Wilhelmshaven, Vegesack, Bremen, Flensburg y Kiel.

La pretensión de Eaker de haber probado su habilidad para penetrar a plena luz del día, se apoyaba evidentemente en muy débil experiencia. De todas formas, Portal, que fue encargado en la Conferencia de Casablanca de dirigir la ofensiva de bombardeo combinada, le apoyó, y los americanos empezaron a hacer fluir a través del Atlántico los refuerzos solicitados de aviones, hombres y material. La dificultad y el peligro estribaban en que ni los americanos ni los británicos poseían aviones de caza de alto rendimiento, con alcance suficiente para llegar a las zonas en que los bombarderos americanos debían arrojar sus bombas. Los bombarderos no podían tener ninguna esperanza de eludir durante el día a los cazas alemanes, ni por supuesto, ganarles en rapidez. Su única posibilidad parecía residir en permanecer unidos en formaciones cerradas y esperar que sus ametralladoras mantuvieran alejados a los alemanes. También podían dedicarse a bombardear zonas de producción de aviones y sus componentes, rodamientos a bolas, por ejemplo, y de esa forma, reducir la provisión alemana de aviones de caza. Podían también tener la esperanza de que los británicos del Mando de Bombardeo les ayudaran, realizando ataques sobre ciudades especialmente ligadas a la producción de los aviones de caza o de sus componentes, como por ejemplo Schweinfurt, que era el centro de la industria alemana de fabricación de rodamientos.

Estos fueron los factores que hicieron que en junio se dieran las nuevas directrices de la política de bombardeo conocidas como *Pointblank* "Quemarropa", que daban especial énfasis a la necesidad de bombardeor la industria alemana de aviación y sus subsidiarias, especialmente las productoras de piezas necesarias para la construcción de aviones de caza. Decía así "se recalca que la reducción de la potencia de caza alemana es de primordial importancia; cualquier retraso en conseguirlo hará la tarea cada vez más difícil."

Esta última consideración era de verdadero peso. La potencia alemana en aviones de caza era cada vez mayor y cuanto más aumentaba, peores eran las perspectivas para los bombardeos aliados, especialmente los realizados a la luz del día. Además, la industria alemana de aviación estaba siendo dispensada y cuanto más lo fuera, más difícil sería encontrar en ella objetivos de bombardeo aprovechables. La industria aeronáutica alemana ya de por sí un objetivo especialmente difícil y peligroso. Muchas de sus más importanres factorías estaban situadas extraordinariamente lejos, en la mitad Este de Alemania, y además, esaban frecuentemente subdivididas en pequeñas unidades a las que era muy difícil alcanzar con los proyectiles

En tales circunstancias, los bombarderos diurnos americanos, que ya sufrían bajas alarmantemente altas en su propósito de alcanzar objetivos situados a cortas distancias, tenían que hacer frente a una tarea muy poco envidiable. Para que en su día su cometido fuera más seguro, tenían ahora que emprender operaciones que tenían mucho más riesgo. El 17 de agosto de 1943, Eaker envió la fuerza atácame mayor enviada hasta el momento; con-



**El Dr. Barnes Wallis.**



**Albert Speer.**



**Capitán J. H. Searby.**

sistía en 376 Fortalezas, a las que ordenó intentar el vuelo más penetrante, con gran diferencia, realizado hasta entonces. Los objetivos eran las plantas de rodamientos a bolas de Schweinfurt y la fábrica de aviones de caza de Regensburg. Los bombarderos americanos, a 315 de los cuales se acreditó el haber realizado su ataque, arrojaron un total de 362 toneladas de bombas y se vieron muy atareados con las defensas antiaéreas alemanas. Veinticuatro Fortalezas de las que se dirigieron a Schweinfurt y 36 de las que atacaron Regensburg, fueron derribadas. Es decir que se perdió el 16 por ciento de la totalidad de las fuerzas enviadas. Esto suponía una proporción de bajas triple a la permisible en una ofensiva sostenida. Y daba una indicación realista por primera vez, de las perspectivas que cabía esperar de una ofensiva diurna, con bombarderos pesados, con objetivos situados en el interior de Alemania. Lo único que pudo hacer Eaker fue desistir y ya no hubo más penetraciones profundas en Alemania, por parte de sus bombarderos, hasta el mes de octubre.

Por aquel entonces, las defensas antiaéreas alemanas se habían hecho mucho más fuertes. Según los cálculos de los servicios de inteligencia británicos, hacia el primero de octubre, la Luftwaffe tenía unos 800 cazas monomotores y otros 625 bimotores, destinados a la defensa contra los ataques aéreos procedentes del Oeste, y estos cálculos no estaban lejos de la realidad. De hecho, en esa fecha, los alemanes tenían destinados a ese propósito 964 monomotores y 682 bimotores. Este número era 400 unidades mayor que lo era al emitirse las directrices "Quemarropa", que ponían de manifiesto la importancia concedida a la reducción de las defensas antiaéreas alemanas. Todos los relacionados con el asunto empezaban a darse cuenta de que las normas "Quemarropa" no estaban dando resultados en lo que se refería a la ofensiva diurna americana. A pesar de sus pérdidas y de los destrozos causados en Schweinfurt, Regensburg y otros lugares, la Luftwaffe no perdía ni fuerza ni eficacia, al menos en el frente occidental.

En situación tan desesperada, los americanos volvieron sus ojos otra vez hacia Schweinfurt, el centro de producción alemán de rodamientos. Creían que la destrucción de las fábricas sería un golpe que desmantelaría la producción alemana de aviones y por segunda vez decidieron intentarlo. El 14 de octubre de 1943 fueron enviadas a bombardear Schweinfurt 291 Fortalezas Volantes B17. La formación se dividió en dos fuerzas de ataque *de* poderío similar, que se dirigieron a su objetivo con una diferencia de 50 kilómetros entre ambas. Se ordenó que varias escuadrillas de caza de la Octava Fuerza Aérea compuesta por cazas Thunderbolt P47, acompañaran a los bombarderos hasta el límite de su radio de acción, el cual, a pesar de que los cazas habían sido provistos de tanques de combustible adicionales, desechables al quedar vacíos, no pasó de la zona de Aachen, que quedaba todavía muy lejos de Schweinfurt. Otros P47 recibieron órdenes de ir al encuentro de los bombarderos a la vuelta y darles escolta en los últimos 100 kilómetros, más o menos, de su recorrido de regreso a la base. Los Spitfires de la Royal Air Forcé recibieron también la orden de la retirada. Todos estos planes eran un indicativo de hasta qué punto la idea de la formación autodefensiva de los bombarderos, tan considerada a principios del año, había caído totalmente. La ejecución de los planes terminó de destruirla.

Los alemanes no utilizaron sus fuerzas hasta que los americanos llegaron a Aachen y dejaron la compañía de los P47 que les escoltaban. Entonces les rodearon y las Fortalezas Volantes se vieron sometidas a repetidas oleadas de cazas alemanes, que les atacaban con sus ametralladoras, cañones y cohetes. Aunque mermadas mucho antes de hacerlo, las formaciones americanas consiguieron llegar a Schweinfurt, donde parece ser que 228 Fortalezas consiguieron arrojar 200 toneladas de altos explosivos y 44 de bombas incendiarias sobre las fábricas de rodamientos o cerca de ellas, ocasionándolas daños, considerables. Entonces los bombarderos regresaron a sus bases. Sesenta no llegaron y 138 más regresaron con desperfectos, algunos sin posible reparación. Lo aterrador de todo esto era que de la fuerza original compuesta de 291 bombarderos, 198 se habían perdido o inutilizado. Est2 fue el peor desastre acaecido a una formación de bombardeo en toda la historia de la aviación bélica y los americanos sencillamente se vieron imposibilitados de proseguir su ofensiva. No parece que deba sorprendernos que exageraran enormemente el número de cazas alemanes que habían derribado el 14 de octubre, aumentando una cantidad probable de entre 30 y 40 a 186; también exageraron el efecto estratégico producido por el bombardeo. el general Arnold, general en jefe de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos, llegó a dar crédito oficial al punto de vista de que ya no volvería a ser necesario bombardear Schweinfurt de nuevo, de tan completa como había sido la destrucción de las fábricas. Esto en el mejor de los casos eran simples anhelos y, a pesar de los graves problemas que supuso para ellos el ataque, los alemanes encontraron la forma de resolver la crisis de su rodamientos. En realidad, ya con mucha anticipación, habían dedicado muchas horas a pensar en el problema. Speer nombró ahora a Philip Kessler como comisionado especial de la industria de rodamientos. Las investigaciones probaron que los stocks eran mayores de ¡o que se esperaba, y además, el ingenio encontró medios adecuados para reducir el número de rodamientos necesarios y el número de tipos diferentes que habían de fabricarse. Se hicieron acuerdos con Suecia que hacían posible el aumento de la importanción de aquellos tipos necesitados urgentemente. La producción futura se planeó y se realizó en forma considerablemente dispersa. Por estos y otros procedimientos, el equipo de Speer, y muy especialmente Kesseler, lograron neutralizar los efectos del 14 de octubre.

Harris, a quien se había presionado desde hacía mucho tiempo para que bombardeara Schweinfurt, siempre se había opuesto a esa idea basándose en lo que sucedió después. A pesar de haber anticipado hasta qué punto los alemanes serían capaces de recuperarse del bombardeo de Schweinfurt y también hasta qué punto

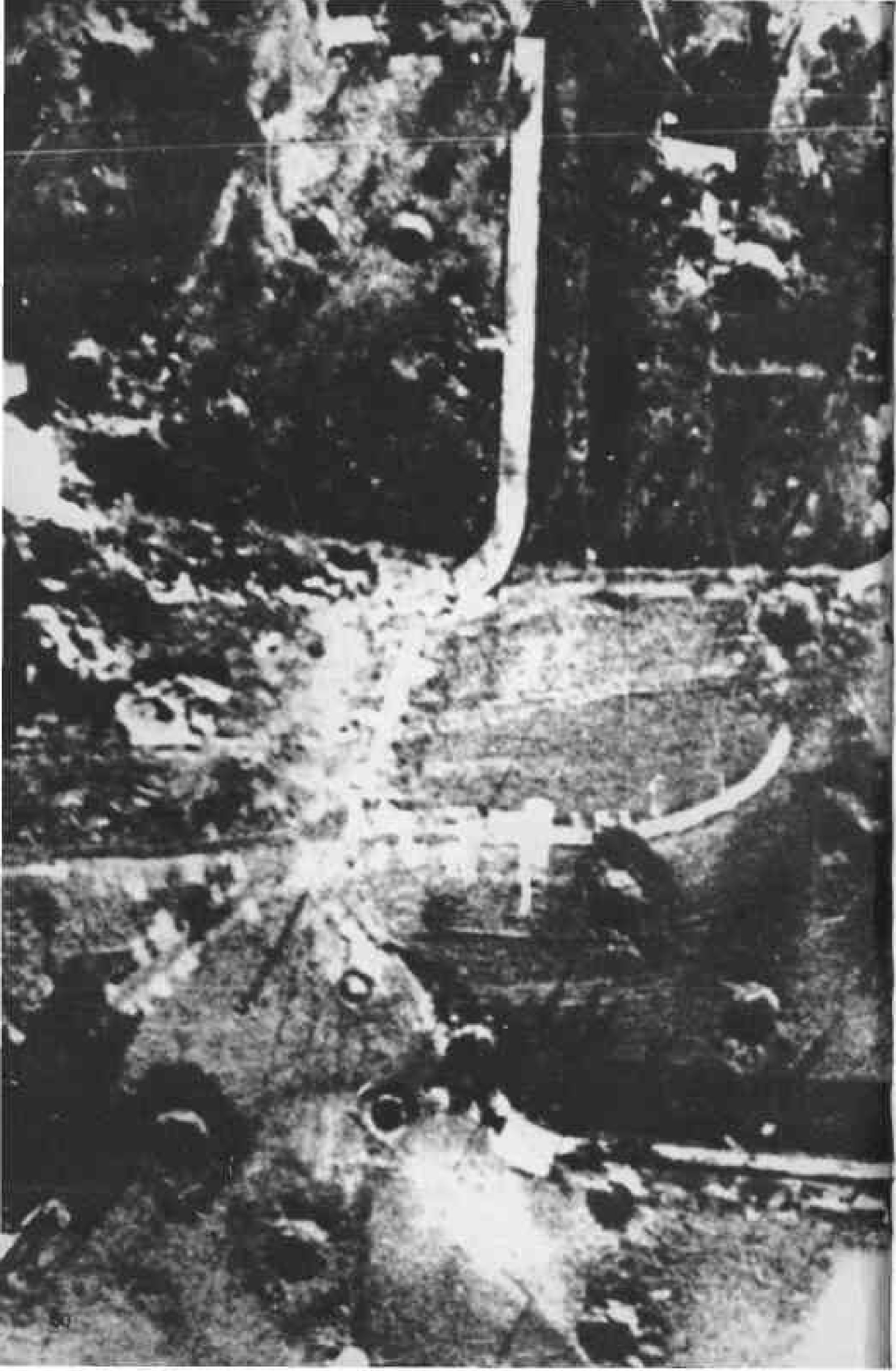


los servicios de inteligencia aliados habrían exagerado la importancia de este objetivo específico o "panacea", como él le llamaba, los puntos de vista de Harris no agradaban al Estado Mayor del Aire, especialmente a su jefe: Portal. Se presionó al Mando de Bombardeo aún más ahora, con el fin de qué lanzara un gran asalto por zonas sobre Schweintfurt. Es decir, que al menos, así lo parecía, los británicos tenían que acudir a sacarles las castañas riel fuego a los americanos.

En realidad, la cuestión era más complicada que todo eso. La necesidad de enfrentarse con la superioridad aérea alemana en su propio territorio surgía, no sólo por las necesidades de las formaciones americanas de bombardeo diurno; estaba muy relacionada también con la próxima invasión de Normandía por los ejércitos angloamericanos, que habría de tener lugar en mayo de 1944.

Harris pensaba que podía mejorar la situación en forma definitiva, llevando la ofensiva aérea nocturna a su punto culminante en la Batalla de Berlín. Si los americanos participan, dijo al primer ministro, Berlín podrá ser destruido de un extremo al otro en noviembre de 1943. "Nos costará de 400 a 500 aviones. A los alemanes Jes costará la guerra." También Portal pensaba que la Batalla de Berlín haría progresar la causa aliada pero no creía que lo hiciera en forma tan decisiva. Creía que el Mando de Bombardeo debía contribuir a la debilitación del poderío aéreo alemán, bombardeando Schweinfurt y otras ciudades relacionadas con la fabricación de aviones de caza, lo que era vital para ayudar a los programas de bombardeo diurno americanos y a la invasión de Normandía. Consideraba esta tarea como una distracción necesaria de la ofensiva general por zonas y de los ataques al mismo Berlín. Entretanto, los americanos, obligados a una inactividad relativa en cuanto a la ofensiva se refiere, habían dedicado su atención a la creación de aparatos de caza de gran alcance; creación, en realidad, de máquinas con un

**Dos de las armas secretas de Hitler, el V1 (extrema izquierda) y el V2 (izquierda). Estas armas llamadas «armas de la venganza», fueron la respuesta de Hitler al bombardeo de Europa.**





rendimiento parecido al de los Spitfire y radio de acción equivalente al de las Fortalezas Volantes B17. Antes de que la Batalla de Berlín terminara, estaba ahora a punto de ser empezada por el Mando de Bombaredo, la consecuencia de esta nueva preocupación de los americanos iba a ser tal que acabaría colocándoles en posición de decidirla.

La noche del 18 de noviembre de 1943, Sir Arthur Harris envió 444 aparatos del Mando de Bombardeo sobre Berlín. Solo nueve de ellos no regresaron. Asi era de prometedor el primer asalto del más ingente bombardeo, llevado a efecto sobre un objetivo único, de los conocidos hasía entonces. Entre aquella noche y la de 24 de marzo de 1944, el Mando de Bombardeo realizó quince grandes ataques contra Berlín. Estas operaciones implicaron el despacho de 9.111 vuelos, 7.256 de los cuales se hicieron con Lancasters, 1.643 con Halifaxs, 162 con Mosquitos y 50 con Sterlings. De ellos, 492 bombarderos no pudieron regresar, 95 se estrellaron a su regreso sobre las costas de Inglaterra y 859 regresaron con averías. Además de estos 16 ataques, hubo otros 16 de menor importancia contra el mismo Berlín, realizados como acciones de hostigamiento, en los que se despacharon 186 vuelos con Mosquitos y 22 con Lancasters. Cuando la batalla se acercaba a su fin, sucedió algo que era imposible de saber cuando se hizo la operación de Schweinfurt en octubre de 1943; los americanos se unieron a la batalla. En su primer ataque, realizado el 4 de marzo, sólo unos pocos de sus aviones de bombardeo consiguieron llegar a Berlín, pero en el segundo del 6 del mismo mes, lo hicieron más de 600. El 8 de marzo volvieron sobre Berlín otros 500 bombarderos americanos y el 22 la Octava Fuerza Aérea envió otros 600.

Este asalto sin precedentes, hecho contra Berlín por fuerzas predominantemente británicas alcanzó, en verdad, las proporciones que había dicho Harris al primer ministro que harían falta para destruirla de extremo a extremo. A fines de mar/o de 1944, Berlín, sin embargo, no había sido destruido por completo aunque sí severamente castigado. Efectivamente, se habían perdido de 400 a 500 bombarderos pero, contra lo que Harris esperaba, Alemania todavía no había perdido la guerra. Muy al contrario, continuaba luchando en el frente oriental contra los rusos, en Italia contra británicos y americanos y todavía iba a ofrecer dura resistencia a la gran invasión aliada de Francia y sobre su propio territorio durante casi un año, después de los comienzos del desembarco en Normandía. Su producción bélica continuó aumentando hasta julio de 1944, mes en que se hizo el famoso pero ineficaz atentado contra Hitler *, después del cual la mayoría del pueblo alemán todavía le respaldó en su lucha hasta el final.

**A los ataques de los V1, respondió Inglaterra con fuertes bombardeos de sus instalaciones en el Norte de Francia.**

El Mando de Bombardeo, por otra parte, salió de la Batalla de Berlín tan malparado que se imponían cambios de rumbo tanto en su táctica como en su estrategia. Por eso, el 30 de marzo de 1944, después del ataque a Nüremberg, no hubo más remedio que dejar de seguir el camino emprendido el 18 de noviembre de 1943. Parecía pues que todo el desarrollo táctico, el incremento de poderío y la concentración de esfuerzos conseguidos después de las contrariedades de noviembre de 1941, centrados sobre Berlín, habían sido un completo fracaso.

La noche del 30 de marzo, en la que se enviaron 795 aviones contra Nüremberg, 94 de ellos no regresaron, doce se perdieron al estrellarse en el camino de regreso y 59 más fueron seriamente averiados. Ello significaba un índice de pérdidas del 11,8 por ciento y una proporción total de accidentes del 20,8 por ciento. Aunque no tan malo, en lo que se refiere a cifras, como lo sucedido a los americanos en Schweinfurt, estos hechos, en su significado más amplio, produjeron efectos igualmente importantes. Representaban al igual que antes Schweinfurt, una gran victo'ria para las defensas antiaéreas alemanas.

El contexto principal de la operación sobre Nüremberg era, claro, la Batalla de Berlín que, al igual que las batallas del Ruhr y de Hamburgo, abarcaba no sólo el centro de la acción bélica sino todos los ataques a gran escala que llevó a cabo el Mando de Bombardeo contra Alemania, en esta fase de las operaciones. En este sentido, la Batalla de Berlín no consistió sólo en los 16 ataques principales sino

* Roger Manvell.—Los Conspiradores



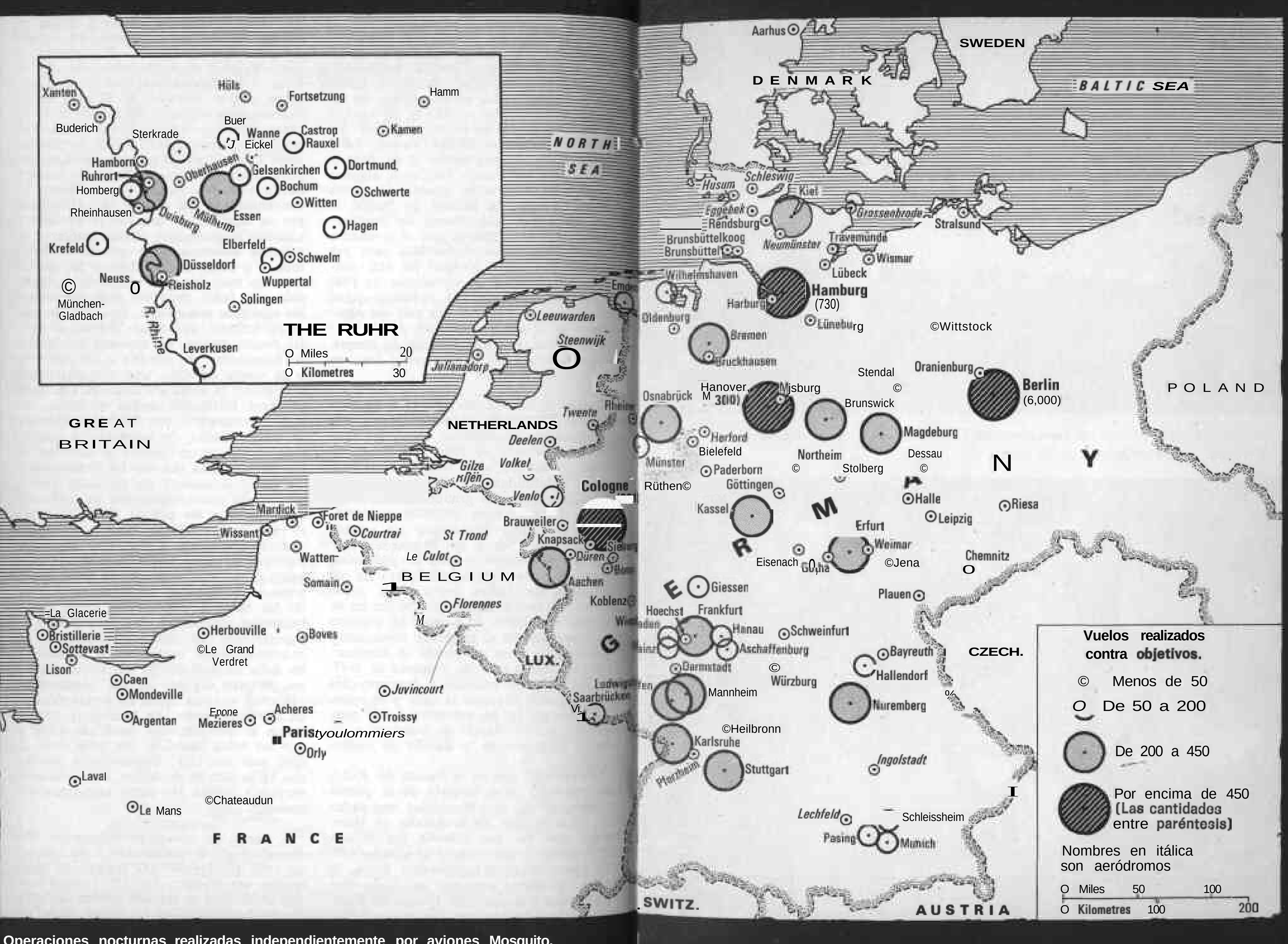

Batalla de Berlín, del 18 de noviembre de 1943 al 31 de marzo de 1944.

en otros 19 también muy importantes sobre Ludwigshaven, Leverkusen, Frankfurt (cuatro ataques), Stuttgart (cuatro ataques), Leipzig (dos ataques), Stettin, Brunswick, Magdeburg, Schweinfurt, Augsburg, Essen y Nuremberg. Todas estas operaciones tuvieron efecto entre el 18 de noviembre de 1943 y el 31 de marzo de 1944. En total se realizaron 20.224 vuelos. 1.047 bombarderos no regresaron a su base y 1.682 fueron seriamente averiados, algunos de ellos sin reparación posible. De todas formas, durante la Batalla de Berlín, la línea de ataque del Mando de Bombardeo, si la representamos por el promedio mensual de aviones disponibles para sus operaciones, nunca alcanzó las mil unidades. En realidad, en noviembre de 1943 el promedio era de 864 aparatos, y en marzo de 1944, 974. Así que más del equivalente al promedio mensual de las disponibilidades, es decir, la línea de ataque, se quedó sobre tierra alemana o bien en el fondo del mar.

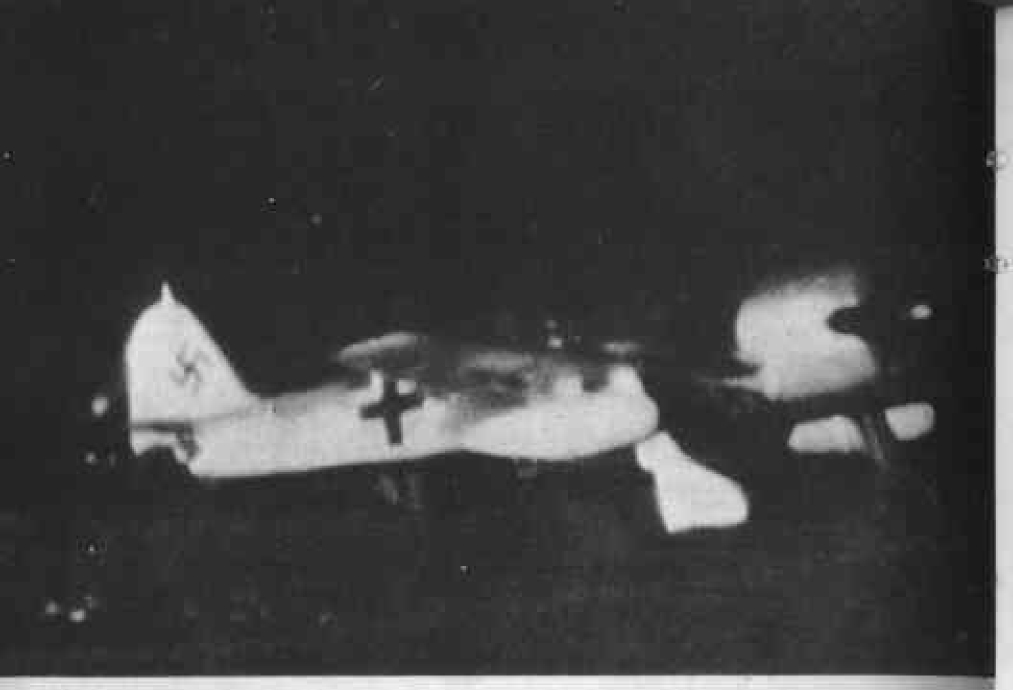
Varios de los ataques causaron grandes estragos. El mariscal de campo Milch, jefe de producción aeronáutica, dijo a sus ayudantes en febrero de 1944 que Berlín no estaba preparado para resistir semejante castigo indefinidamente. Temía que cuando acabaran con las grandes ciudades les llegara el turno a las pequeñas, y ciertamente, el rumbo devastador que estaba marcando el Mando de Bombardeo por entre los principales centros de población, hacía posible ese temor por parte de los habitantes de dichos centros. De todos modos, durante la Batalla de Berlín, no se alcanzó en ningún momento, ni siquiera por aproximación el grado de devastación y pérdida de vidas producido en Hamburgo en los meses de julio y agosto de 1943. Bombardeos tan precisos y concentrados como los que llevaron al caos y la ruina a Hamburgo, ya no volverían a ser conseguidos por el Mando de Bombardeo en ningún momento de la Batalla de Berlín.

Al contrario que en la Batalla del Ruhr, que comenzó poco después de la puesta en servicio de los Mosquitos equipados con *Oboe*, y que en la Batalla de Hamburgo, que vio por primera vez el uso del *Window* y que ofreció al sistema H²S una oportunidad prácticamente única, la Batalla de Berlín comenzó sin nigún tipo de ventajas por parte del Mando de Bombardeo. Las limitaciones que tenía el H²S para el cometido de señalar a ciegas, no habían podido ser superadas. El alcance del *Oboe* aún no había podido extenderse hasta Berlín u otras ciudades más allá del Ruhr. Los alemanes estaban ya familiarizados con el *Window*. El alcance de los ataques, generalmente largo, daba a los cazas alemanes mucho tiempo para reaccionar, y la concentración del bombardeo sobre Berlín también les proporcionaba una pista obvia de adonde dirigirse. Además Berlín era un objetivo especialmente inconveniente a los efectos del H²S, pues, por su tamaño, se salía de la pantalla y, además, naturalmente, estaba cubierto de defensas antiaéreas y de reflectores. Sobre todo y a pesar de las tácticas de simulación, los métodos para confundir la recepción por radio cada vez más ingeniosos, los alemanes conseguían, casi siempre con éxito, infiltrar sus cazas nocturnos entre las densas oleadas de aparatos del Mando de Bombardeo, en camino a sus objetivos o de vuelta de ellos. Una vez establecido el contacto la lucha era desigual. Los bombarderos británicos, como es lógico, no podían compararse con los cazas alemanes en su capacidad de maniobra y además eran inferiores en cuanto a cantidad de armamento. Una vez que los bombarderos quedaban al alcance de los cazas enemigos, tenían pocas esperanzas de salvación, a no ser que los pilotos alemanes y, en el caso de los Ju88 y Me110, sus observadores cometieran algún error. Los bombarderos llevaban cargas considerables de gasolina de cien octanos, de altos explosivos y de bombas incendiarias, además de las botellas de oxígeno, poco menos peligrosas, necesarias para mantener a las tripulaciones en estado consciente. La combinación de explosivos e inflamables les daba un carácter de auténticos mecheros. Si bien algunas de sus tripulaciones sufrieron muertes lentas de varios minutos de duración, otras, en cambio, probablemente se desintegraron antes de saber lo que les había sucedido. No cabe duda de que, para los 1.047 bombarderos derribados en la Batalla de Berlín, los verdaderos verdugos fueron los cazas nocturnos alemanes.

A veces se conseguía engañarles. Por ejemplo: en la noche del 5 de febrero de 1944 el objetivo del Mando de Bombardeo era Stettin; los 358 bombarderos que se dirigían a atacarla fueron dirigidos de tal forma que en la última etapa del




Operaciones nocturnas realizadas independientemente por aviones Mosquito.



Arriba y abajo: Aviones de caza nocturna Focke-Wulf de gran rendimiento.
Derecha: Cañón antiaéreo de 88 mm.



viaje apuntaban, no sólo a Stettin, sino a Berlín. Alrededor de veinte minutos antes de la hora cero, en relación con Stettin, unos cuantos Mosquitos llegaron sobre Berlín y dejaron caer señales como si el ataque principal estuviera a punto de llegar. Los encargados del control de los cazas alemanes concentraron sus fuerzas sobre Berlín, donde se dispusieron vanos pasillos luminosos para poner de manifiesto a los bombarderos pesados ante la aviación de caza alemana, pero mientras esto sucedía, los bombarderos efectuaban sus pasadas sobre Stettin. También se practicaron otras muchas formas de simulación y desorientación del enemigo, incluso el uso de la longitud de onda empleada por los cazas alemanes para radiar instrucciones falsas a sus pilotos. A pesar de todo, con mayor frecuencia cada vez, los cazas alemanes conseguían hacer contacto con la fuerza de bombardeo. Cuanto más duraba la Batalla de Berlín, mayor era el número de bajas sufridas. Lo que es más, ello sucedía a pesar de que en las postrimerías de la Batalla, el Mando de Bombardeo concentró sus esfuerzos menos en Berlín, en su intento de diseminar las defensas alemanas, con constantes cambios de objetivos para sus ataques.

Todas estas innovaciones tácticas y otras medidas, no cabe duda que retrasaron e hicieron más difícil el éxito a ultranza de los cazas nocturnos alemanes. Pero no pudieron evitarlo y, a principios de abril de 1944, Harris advirtió al Estado Mayor del Aire que urgía adoptar alguna acción radical de "tipo terapéutico." Creía que el Mando de Bombardeo necesitaba ingentemente y "de modo subtancial" el apoyo de aviones de caza nocturna.

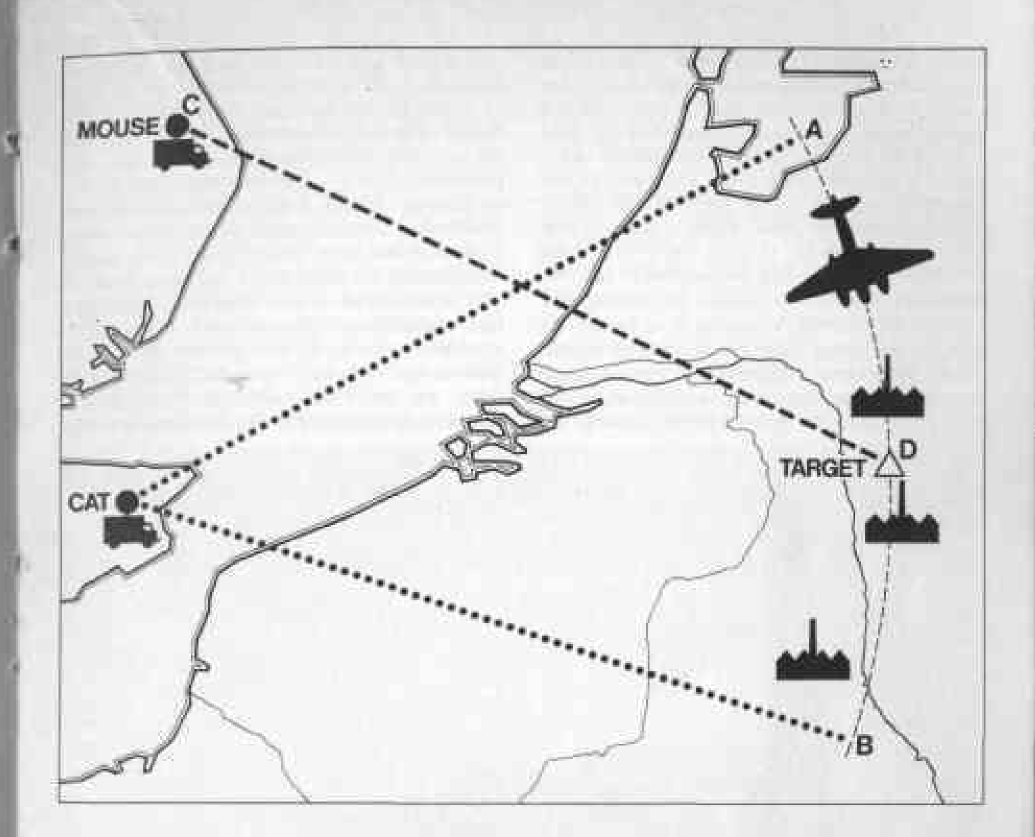
Así que, en lugar de terminar la guerra con la Batalla de Berlín, el Mando de Bombardeo, a pesar de su enorme esfuerzo, su doloroso empeño, y su valiente sacrificio, obtuvo resultados totalmente distintos. Total que, además, el ampararse en la osucuridad no sirvió de mucho. Al principio el Mando de Bombardeo recurrió a ese sistema para escapar de los cazas alemanes pero, en cambio, se dio cuenta de que le era muy difícil hallar los objetivos. Los métodos puestos en práctica para poder hallar los objetivos en la oscuridad, además les descubrían ante los cazas enemigos, así que ya ni de los cazas nocturnos se podían escapar. De modo que, para poder concentrar sus ataques por un período suficientemente largo, sobre objetivos de la suficiente importancia para que pudieran esperarse resultados decisivos, el Mando de Bombardeo tuvo que exponerse al riesgo de sufrir un nivel de pérdidas superior a su capacidad de resistencia y al tamaño de sus recursos. En la Batalla de Berlín, el Mando de Bombardeo llegó a ese nivel inaceptable de pérdidas pero, en cambio, los efectos producidos por el bombardeo, ni siquiera por aproximación, tuvieron carácter decisivo, por dolorosos y devastadores que fueran para Alemania.

No se puede saber lo que le hubiera sucedido a Alemania si el Mando de Bombardeo no hubiera organizado su gran ofensiva aérea por zonas, que tuvo su punto culminante y a la vez su Waterloo en la Batalla de Berlín. Nadie puede decir tampoco cuál hubiera sido el desarrollo de Alemania, si no hubiera tenido que sufrir este castigo ni nadie puede saber hasta qué punto ese castigo la dio vigor para resistir un esfuerzo bélico, superior a cualquier expectativa razonable. En cualquier caso, está claro que la Batalla de Berlín y todo lo anterior distó mucho de alcanzar, no ya los grandes resultados que esperaba Harris, sino los menos optimistas con que contaba Portal.

Y, sin embargo, la Batalla de Berlín fue para los bombarderos la semilla del triunfo, y para los alemanes, la de la ruina. Ya sabemos que en los últimos momentos, los americanos habían hecho su aparición sobre Berlín en cuatro ocasiones, y no como lo habían hecho antes, con la esperanza vana de evitar el combate con las defensas aéreas, sino buscándolo en el aire. Los bombarderos americanos ya no venían solos. Venían acompañados de una cobertura de caza compuesta por Mustangs P51 de la Octava Fuerza Aérea que tenía su base, al igual que los bombarderos, en Inglaterra.

Ya antes de la guerra, los americanos habían pensado mucho en la necesidad de producir un avión de caza de largo alcance capaz de volar tan largas distancias como los bombarderos. Pero cuando llegó el momento de entrar en acción las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos aún no tenían ningún caza de gran alcance. La dificultad para conseguir tal aparato, unida a la realidad de la impre-



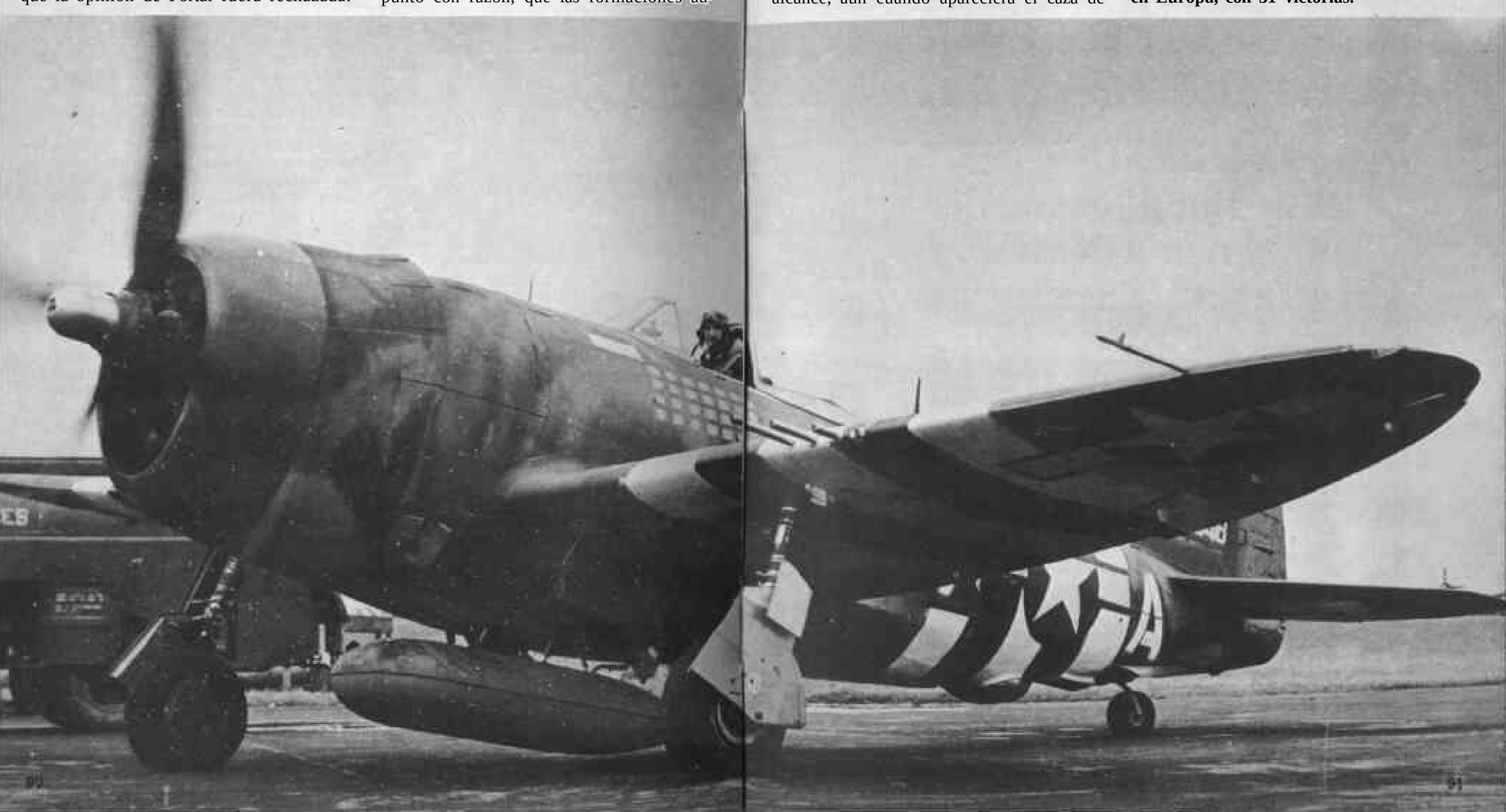



**Oboe**

**Las señales se transmitían desde las estaciones «Cat» (gato) y «Mouse» (ratón). Estas señales eran reflejadas por aparatos especiales instalados en el avión y recibidas de nuevo por «Cat» y «Mouse». De esta forma podía medirse la distancia del aparato a las dos estaciones. Así se mantenía el avión sobre una ruta a distancia constante de «Cat» (A. B.). Cuando llegaba a cierta precalculada distancia de «Mouse» (C. D.), el avión estaba sobre el objetivo «Target».**

sionante capacidad de fuego y radio de acción de las Fortalezas Volantes B17 llevaron a la conclusión que, a pesar de las experiencias británicas y alemanas de 1939 y 1940, se podrían hacer bombardeos diurnos sin cobertura de caza. Después de los primeros experimentos hechos por ellos sobre Francia en 1942, a plena luz del día, los americanos se vieron, cada vez más, víctimas de su propia propaganda. Las vanaglorias exageradas sobre lo conseguido por las Fortalezas Volantes y el hecho de que los primeros objetivos atacados no estaban muy bien defendidos por los alemanes, fueron dos factores causantes de que la opinión de Portal fuera rechazada: esta opinión era que las formaciones autodefensivas de bombardeo no tendrían éxito. Cuando su idea fue rechazada, incluso Portal cambió de opinión. Se dio cuenta de que los americanos sólo estaban dispuestos a hacer bombardeos diurnos, y nada más. Hacia 1943 parecía que, efectivamente, iba a ser negativo. La Octava Fuerza Aérea sencillamente no pudo tomar parte en la ofensiva aérea sobre la base de una efectividad y continuidad sostenidas. Los generales, especialmente Eaker, comandante de la Octava Fuerza Aérea, insistían en que la razón principal era la falta de refuerzos. Decían hasta cierto punto con razón, que las formaciones autodefensivas dependían en su defensa de la potencia de fuego masiva, posible de generar sólo por muy grandes formaciones. De todas formas, esta no era la causa real ni principal del problema. Los alemanes conseguían romper las formaciones arrojando sobre ellas cohetes desde sus cazas pesados, a los que llamaban destructores (*Zerstörer*), y entonces se lanzaban a un ataque cerrado con las ametralladoras y los cañones. Estos acontecimientos ni tuvieron respuesta por parte de los generales de las Fuerzas Aéreas americanas ni les afectaron lo suficiente como para acelerar la producción de cazas de largo alcance, aún cuando apareciera el caza de radio medio Thunderbolt P47. Aunque parezca mentira, fue un civil el que cambió la línea de acción.

En el verano de 1943 Míster Robert A. Lovett, que era a la sazón el subsecretario americano del Aire, visitó las bases de bombarderos de la Octava Fuerza Aérea en Inglaterra. Lo que vio y oyó allí evidentemente le hizo una profunda impre-



**Caza P47 Thunderbolt.** El **piloto es el coronel Francis Gabreski, uno de los ases entre los pilotos de caza norteamericanos en Europa, con 31 victorias.**

1.G 1943 · Scrs 603324

**The Weather**
Today — Intermittent light rain and cooler. Yesterday—High, 75; low, 56. (Details on Page B-9.)

# The Washington Post

**Washington Merry-Go-Round**
For an exciting column on happen[ings] in official Washington, rea[d] Drew Pearson's "Washington Merry-Go-Round" daily in The Post.

[No.] 4,592 · Entered as Second Class Matter, Postoffice, Washington, D. C. · Copyright, 1943, By The Washington Post. · WASHINGTON: FRIDAY, OCTOBER 15, 1943 · X**** · DISTRICT OF COLUMBIA AND SUBURBAN AREA · THREE CENT[S]

# [6]0 Forts Lost, 104 Nazi Planes Downed in Raid;
# Yanks Pour Tanks Into Broken Volturno Lin[e];
# Zaporozhe Falls, 100,000 Periled in Crim[ea]

## [Hou]se Group [Wou]ld Ban [S]ubsidies [Afte]r 1943

### [Curre]nt Programs [Could] Run to Dec. 31, [Hous]e Banking [Com]mittee Says

***[Veg]etable Ceilings***

[CEILING] PRICES put on 13 win[ter veg]etables. Page 5.

***[Fi]ght Coming***

[By R]obert C. Albright
[P]ost Staff Writer

[The Hou]se Banking Committee [yesterday] aimed another knock[out blow a]t the Administration's [food] subsidy program, re[writing i]n watertight language [virtually] the same legislation [President] Roosevelt vetoed earlier [...]

[The com]mittee approved the [s]ubsidy prohibitions, 16 [...] [befo]re reporting a bill ex[tending the] life of the Commodity [Credit Cor]p. another 18 months. [...] [amend]ment by Representative [...] [(R]epublican) of Michigan, [...] [t]he ban on consumer [...] [unt]il Federal agencies

**95,000 on the Books**

## DraftDelinquentsFace Induction After Nov. 1

*(New manpower regulations, as they affect Federal workers, explained in Jerry Kluttz' Federal Diary on Page B-1.)*

By Ben W. Gilbert
*Post Staff Writer*

Selective Service yesterday ordered the country's 6500 local draft boards to reclassify into 1-A for immediate induction into the armed forces all draft delinquents aged 18 through 37 after November 1.

The action in effect set up a Nation-wide dragnet to catch an estimated 95,000 draft delinquents now on the books and send them into the armed services or make them stand trial for violation of the Selective Service Act.

Delinquents failing to respond to induction orders will be reported to the Department of Justice for arrest and prosecution. Violations of draft regulations may be punished by a maximum fine of $10,000 and five years in prison.

Selective Service defined draft delinquents as persons who had failed to keep the local board informed of an address where mail will always reach them and other variations of failing to keep in touch with local boards including:

Failure to return a completed Selective Service questionnaire within 10 days.

Giving false information in the questionnaire.

Failure to register.

Failure to report a change of status which would affect classification.

Failure to report for physical examination.

Failure to report for induction or for work of national importance in the case of conscientious objectors.)

Selective Service pointed out that it was setting up a continuing program designed to reduce the number of delinquents—in fairness to men in the armed forces and fathers about to be inducted. Previously, draft delinquency cases

See DRAFT, Page 6, Column 2

## Brewster Trouble La[id] To Labor La[w]

### Federal Legislatio[n] Prevented Their 'Getting Tough,' N[av]y Witnesses Indicat[e]

By Mary Spargo
*Post Staff Writer*

Hard-pressed Navy o[fficia]ls, fighting off charges of ad[opt]ing an "umbrella policy" at the [Bre]w[ster] Aeronautical Corp. [...] yesterday indicated strongl[y] [t]hat the whole structure of labor [le]gis[lation] and Government labo[r] [a]gen[cies] had prevented their [get]ting tough about production of b[omb]ers and fighters to prosecute th[e] war.

This line of defense ag[ains]t a vigorously conducted attack [by] the House Naval Affairs subcom[mi]ttee investigating Brewster's pro[duc]tion was implicit in hours of te[sti]mony from ducking officials, who [...] [ba]lked away from the issue as m[...] as they hit it.

Determined committee me[mb]ers, led by the quietly inflexible [Ch]air[]man Drewry (Democrat) o[f] Vir[]ginia, indicated that the con[diti]ons revealed at the Brewster [pla]nt were so shocking that the c[om]mit[]tee might launch an investi[gation] into other plants holding Nav[y] con[tracts].

## Reds Smash 3 German Divisions In Breakthrough North of Kiev

*By the Associated Press*

London (Friday), Oct. 15.—The Red army captured the Dnieper River bend stronghold of Zaporozhe yesterday, sealed off Melitopol for early conquest and cut its railway link with the Crimea, and in a new breakthrough north of Kiev smashed three German divisions, Moscow announced early today.

The fall of the east bank industrial citadel of Zaporozhe opened the way for a Soviet landslide southward into the Crimea, where 100,000 German troops risk encirclement. Front dispatches said Soviet units already were pursuing German remnants from the broken Zaporozhe-Melitopol line.

Nearly 10,000 Germans were slain as the Russians overwhelmed Zaporozhe's desperate Nazi garrison, and fought their way toward early triumphs at Kiev, on the middle Dnieper, and Gomel in White Russia.

**Tanks Lead Breakthrough**

The Germans, still throwing their precious reserves into the inferno raging on both sides of Kiev, lost 3000 men in one area there, 3000 at Zaporozhe, 1500 at Gomel and 2000 at Melitopol, on the basis of preliminary data, said Moscow's midnight broadcast communique supplement, recorded by the Soviet

**Allies Storm Forward**

## *Furious Night Assault Cracks River Defense*

By Edward Kennedy
*Associated Press Staff Writer*

Allied Headquarters, Algiers, Oct. 14.—The Germans' first natural defense line before Rome—the steep-banked Volturno River—has been smashed by the Fifth Army at several points near Capua in a furious night assault in which Allied engineers bridged the stream under withering German fire, Allied headquarters announced today.

American and British infantry and armored forces, including tanks, stormed across the river in darkness early yesterday after having repelled a futile Nazi assault on Capua, and today were fighting fiercely to expand their bridgeheads against desperate enemy resistance.

So murderous was the aerial cover given Lieut. Gen. Mark W. Clark's attacking troops that Germany infantry was pinned down to its defensive positions north of the Volturno and not a single Nazi tank was able to join the battle.

There was no exact information how far Allied vanguards had penetrated beyond the river, but an official announcement th[at] bridgeheads had been firmly established indicated Clark's troops had pushed northward far enough to insure them against German counterattacks.

Throughout today a stream of Allied tanks, artillery, supplies and men rumbled over the makeshift bridges, braving heavy Nazi fire, to support the advance units that were fanning out along the Volturno's northern shore.

Weltering under the sledgehammer blows of Clark's fighters, the Germans were falling back toward the Garigliano River and the Aurunci and Ausoni Mountains. There they undoubtedly will make another stand to delay the invaders again and permit the Germans to hold on to Rome as long as possible.

(A Berlin broadcast said, seaborne British troops, following

See ITALY, Page 11, Column 1

## Two U. S[. Air] Craft Mi[ssing in] Big Schw[einfurt] Plant W[reck]

*By the Asso[ciated Press]*

London (Friday[)...] Flying Fortresse[s ...] into Germany ye[sterday ...] the important ba[ll-bearing ...] at Schweinfurt a[...] number of 60 bom[bers ...] ing down 91 figh[ters ...] probably the fi[ercest air] battle ever fough[t].

Escorting Th[underbolt] fighters—account[ed for ...] aircraft, boosting [en]emy losses to 1[...] American fighter[s ...] boosting the rai[d ...] to 62.

The size of the [...] was not announ[ced ... United] States Army head[quarters ...] to them as "larg[e ...]"

It was the seco[nd ...] months at the [...] south-central Ger[many].

The heaviest p[revious] loss was 59 bombe[rs ...] burg-Schweinfurt [...] Africa August 17[...]

**800 U. S. Fliers [...]**

The RAF peak [...] ers in the Aug[ust ...] Berlin. The Ge[rman] worst day was Se[...] when 185 Nazi [...] in the Battle of [Britain]. The American[s ...] 600 American [...] missing and pe[...] dollars worth of [...]

## Strong Peace Policy Group Asks Hearing

## U. S. Divisions Rally Support In Fund Drive

## Yank Fliers Down 12 Zeros In Kabili Raid

## Army Getting Deadly New Superbombers



sión y, a su regreso a los Estados Unidos, presionó sobre el general Arnold, el jefe de más alta graduación de la Fuera Aérea americana, sobre la urgencia de la puesta en funcionamiento de aviones de caza de gran alcance, si se quería salvar a los grandes bombarderos. Sugirió que se colocaran tanques de combustible de larga duración en los Thunderbolts y dijo que los Lightnings y Mustangs también iban a ser necesarios. En julio de 1943 Arnold dijo a Lovett que la mejor solución estaba en el Mustang o, para ser más preciso, en su modelo P51B. De todas formas, sólo se mandaron 180 a Inglaterra.

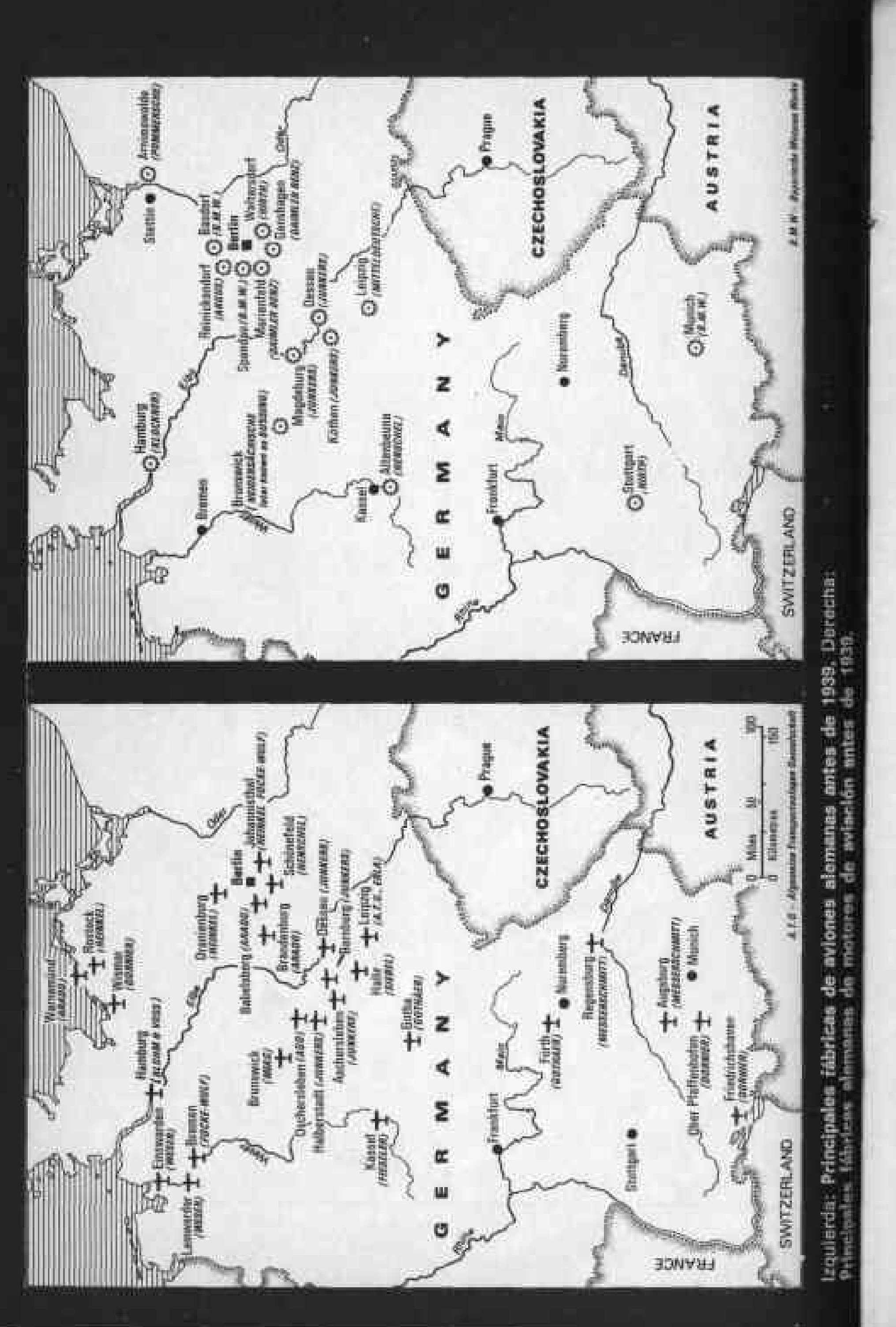
Los aviones son aves sorprendentes y las diferencias entre ellos que les hacen tener, bien grandes éxitos y gran utilidad o, por el contrario, fracasos evidentes, son, con frecuencia, difíciles de apreciar y aún con más frecuencia de predecir. De forma que las modificaciones y cambios en la construcción producen, a veces, los resultados más sorprendentes e imprevistos. En este sentido y en otros muchos, es posible que, al menos en la Segunda Guerra Mundial, el Mustang P51 norteamericano pueda ser considerado como único en su clase. Su origen data de 1940, cuando América era todavía neutral y las Comisiones de Compra británicas estaban ansiosas, por razones evidentes, de adquirir cualquier clase de avión. Encontrando una posibilidad para cumplir su cometido, hicieron un encargo de aviones de caza Curtiss a la North American Aviation, Inc. La compañía prefirió ofrecer otro modelo y, previa consulta con los británicos, se construyó en dieciocho semanas el prototipo Mustang NA. El Cuerpo del Aire de los Estados Unidos, así se llamaba entonces, probó dos modelos de este aparato, pero no les causó buena impresión y no encargó ninguno; en cambio la necesitada Royal Air Forcé inmediatamente hizo su encargo. Se comenzó la producción en serie y en noviembre de 1941 la RAF recibió sus primeros Mustangs. En aquel momento, dio la sesación de que el American Air Corps había tenido razón. El Mustang desarrollaba una velocidad máxima de 585 kilómetros por hora, a 4.500 metros de altura. No era lo suficientemente bueno para servir como refuerzo a los Spitfire del Mando de Caza. Considerado como el patito feo de la Royal Air Forcé, fue vendido al Mando de Cooperación del Ejército. Tal era considerado cuando fue usado por los británicos en la incursión de Comandos sobre Dieppe en el verano de 1942.

**La ofensiva de bombardeo diurno hecha por los estadounidenses alcanzó Berlín con devastadores efectos, en mayo de 1944.**

En octubre de 1942 se hizo el siguiente experimento con cinco Mustangs: sus motores Allison fueron sustituidos por motores Merlin de la casa Rolls Royce. Los primeros resultados no fueron buenos, pero modificaciones posteriores dieron lugar a la versión P-51B que tenía armazón distinto y un motor Packard-Merlin (Merlin Rolls Royce fabricado con licencia por la Packard en los Estados Unidos). Con estos cambios, el Mustang saltó a los primeros planos como caza interceptor. Su velocidad mejoró hasta alcanzar 600 kilómetros por hora a 1 500 metros, 728 kilómetros por hora a 9.000 metros y 704 kilómetros a 10.500 metros. Era mucho mejor a cualquier altura que sus equivalentes alemanes, el Focke-Wulf 190 y el Messerschmitt 109G. Además el Mustang era también superior a los cazas alemanes en capacidad de maniobra, en casi todos los aspectos como picado, viraje, etc., con la excepción del *tonneau* (girar sobre su eje) en cuya maniobra el FW 190 era mejor. Todo ello sólo era una parte de sus ventajas. El Mustang, al contrario que el Spitfire, podía llevar con gran facilidad tanques adicionales desechables y continuar teniendo muy alto rendimiento. Con dos de estos tanques adosados a las alas, podía volar a una distancia total de 2.400 kilómetros y sólo perdía alrededor de 56 kilómetros por hora de velocidad. Contando con arrojar los tanques adicionales antes del combate y con el consumo de combustible durante él, los Mustangs todavía podían volar, en operaciones de cobertura de los bombarderos, hasta a 960 kilómetros de la base. Lo cual quería decir que podían llegar perfectamente hasta Berlín y casi 160 kilómetros más allá de Schweinfurt. Estas cualidades se manifestaron hacia septiembre de 1943, pero hasta después del desastre de Schweinfurt, el 14 de octubre, no se hizo nada definitivo que las hiciera evidentes. Los americanos ya



Fortalezas Volantes B17.



Izquierda: Principales fábricas de aviones alemanas antes de 1939. Derecha: Principales fábricas alemanas de motores de aviación antes de 1939.

no se equivocaron esta vez. Hacia el final de la guerra habían sido ya producidos 14 000 Mustangs. Entraron en servicio con Ja Octava Fuerza Aérea en diciembre de 1943 y para marzo de 1944, como ya ha sido mencionado, habían conseguido suficiente alcance que les permitiera cubrir a los bombarderos en sus ataques diurnos a Berlín.

El poderío aéreo americano se recuperó con creces. En noviembre de 1943, una nueva sección estratégica de la Fuerza Aérea americana había sido creada situando sus bases en Italia. Su papel era el de continuar con las operaciones llevadas previamente a cabo por fuerzas aéreas de orden táctico, en apoyo de las acciones militares en Italia, pero el propósito principal de su creación era el de iniciar el bombardeo estratégico de objetivos situados en el Sur de Europa, como por ejemplo, las plantas petrolíferas de Ploesti en Rumania y las fábricas de aviones de Wiener-Neustadt que estaban, o fuera o en el mismo límite del alcance posible desde las bases británicas. El primero de enero de 1944 esta nueva sección de la Fuerza Aérea junto con la Octava Fuerza, situada en Inglaterra, se colocó bajo el mando supremo y único del general Carl Spaatz, formando conjuntamente las Fuerzas Aéreas Estratégicas de los Estados Unidos en Europa (USSTAF).

El 20 de febrero de 1944, Spaatz lanzó una serie de ataques aéreos masivos que, desde entonces, se conocen como *"Big Week"* (Gran Semana). En el primer ataque se enviaron más de mil bombarderos y grandes cantidades de cazas de largo, medio y corto alcance. El objeto de estos ataques era mantener a la Luftwaffe en lucha permanente tanto en tierra, por medio de bombardeos a las fábricas, como en el aire, interceptando la acción de sus aviones, tanto de caza como de cualquier otro tipo. Por fin, los americanos habían conseguido tener medios suficientes para realizar estos objetivos. El cambio de situación queda reflejado perfectamente por el hecho de que, de toda esta flota, sólo 21 de los bombarderos no regresaron a su base.

A veces se produjeron pérdidas mucho peores que las mencionadas. Por ejemplo, de los 430 bombarderos que llegaron hasta sus objetivos el 22 de febrero, cuarenta y uno fueron derribados o, en cualquier caso, destruidos. En esta ocasión los alemanes actuaron por sorpresa. Antes de que los Mustangs fueran puestos en servicio, los alemanes generalmente se mantenían inactivos hasta que los bombarderos americanos sobrepasaban el límite del alcance de sus cazas de cobertura. Ahora ya no podían hacer lo mismo y, repentinamente, decidieron atacar poco después de que la fuerza americana levantara el vuelo. Aunque se apuntaron un gran éxito, también pusieron en evidencia defectos propios. Ya no contaban con zonas seguras en las que pudieran interceptar a las Fortalezas. Ahora tenían que atacar donde y como pudieran, pues los Mustangs les obligaban a ello. Como consecuencia de todo esto, el resto de los aviones de caza británicos y americanos, los Lightnings, Thunderbolts e incluso los Spitfires, empezaron a tener sus oportunidades de hacer frente a los alemanes.

En estas tremendas batallas de febrero de 1944, provocadas por los bombarderos de la Octava y la Decimoquinta Fuerzas Aéreas desde Inglaterra e Italia, se bombardearon objetivos de toda Alemania y Austria, desde Steyr, Augsburg, Stutttgart y Regensburg en el Sur, Schweinfurt, Gotha y Leipzig en el centro, hasta Brunswick, Diepholz y Rostock en el Norte. Se produjeron grandes pérdidas al enemigo tanto en número de aparatos como por los daños ocasionados a las fábricas de rodamientos y de otros tipos, pero, de todo ello, lo más importante fue que los americanos empezaron a ser quienes llevaran la voz cantante en su lucha con los cazas americanos. Tanto es así que, a partir de marzo, el general Spaatz adoptó, cada vez más, la táctica de forzar a la acción a la Luftwaffe, en lugar de, como habían hecho anteriormente, tratar de infiltrarse subrespticiamente en territorio enemigo, evitando todo posible contacto con sus fuerzas aéreas. Así que el dominio del aire en las acciones diurnas sobre Alemania, en febrero y marzo de 1944, empezó a pasar en forma decisiva de manos alemanas a manos americanas. Lo malo para los alemanes era que, de una proporción de pérdidas que llegó a ser 9,1 por ciento en octubre de 1943, los bombarderos americanos, en sus muy profundas penetraciones dentro de Alemania día tras día, en el mes de marzo de 1944,



La Batalla de Berlin.







Arriba: **Un bombardero inglés Lancaster derribado en una misión sobre Alemania.**
Abajo derecha: **Caza alemán Messerschmitt 110.**

sólo tuvieron un índice de bajas de 3,5 por ciento, entre todo el número que consiguió abrirse camino hasta los objetivos.

Estos adelantos cambiaron las perspectivas no sólo de la guerra aérea, sino de la guerra en general. Todavía no libraron al Mando de Bombardeo de sus tribulaciones en la ofensiva nocturna, pero, en combinación con otros factores, iban a ser muy pronto de gran alivio para ese problema también.

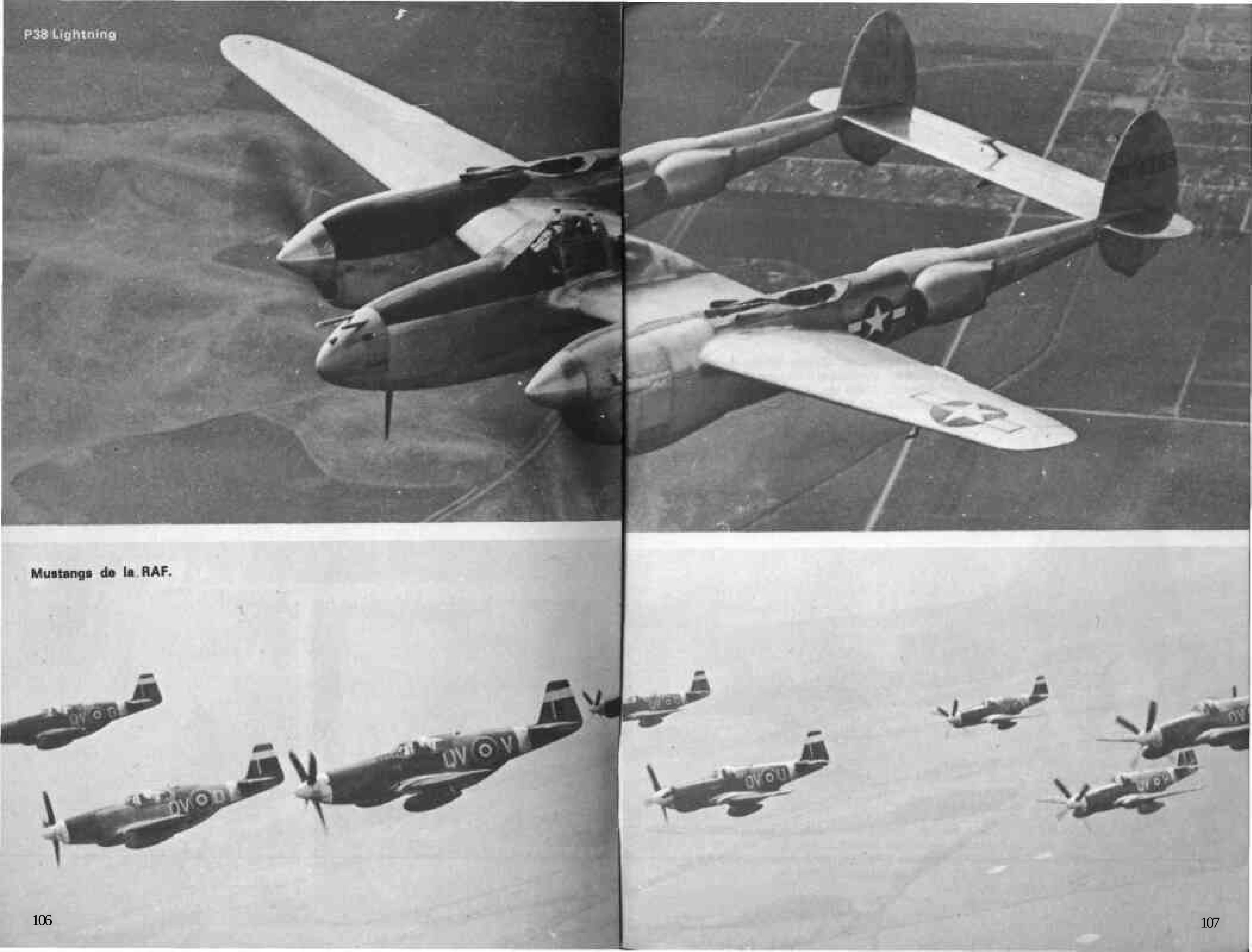




Arriba: Alto Mando de la operación Overlord. De izquierda a derecha, general Ornar Bradley (12.º Grupo de Ejto. EE.UU.). Almirante Sir Bertram Ramsey (Fuerzas Navales), mariscal del Aire Sir Arthur Tedder (Segundo Jefe Supremo), general Dwight D. Eisenhower (Jefe Supremo), general Sir Bernard Montgomery (21.º Grupo de Ejto.), mariscal del Aire Sir Trafford Leigh-Mallory (Fuerzas Aéreas), general Walter Bedell-Smith (Jefe de Estado Mayor). Izquierda: Teniente general Carl A. Spaatz, jefe de las Fuerzas Aéreas Estratégicas de los EE.UU. Derecha: Vicemariscal del Aire N. H. Bottomley. Derecha extremo: Capitán G. L. Cheshire V. C.








P38 Lightning

Mustangs de la RAF.

**Vickers Wellington II**

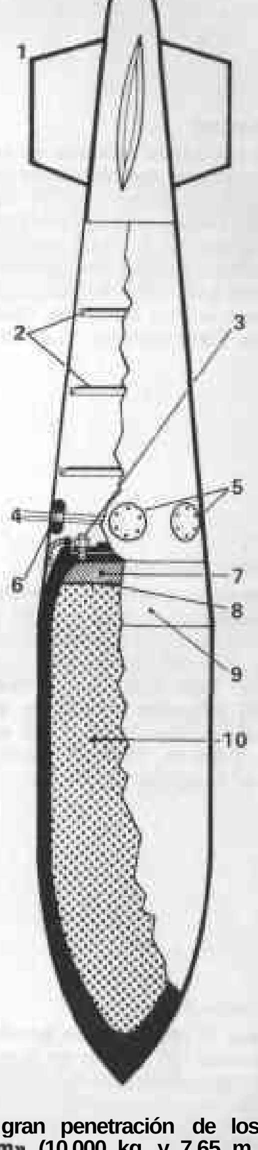
Motores: **Dos Rolls-Royce** Merlin X, 1.075 **hp.** Armamento: **Cuatro ametralladoras Browning de 0,303 pulgadas y 2.000 kg. de bombas.** Velocidad máxima: **435 kph.** a **6.000 metros de altura.** Techo: **7.000 m.** Alcance máximo: **3.500 km.** Peso en vacío: **10.100 kg.** Peso en carga: **15.000 kg.** Envergadura: **26,10 m.** Longitud: **19,20 m.**





**Boeing B-17F**

Motores: **Cuatro Wright R-1820-97 de 1.200 hp.** Armamento: **Diez u once ametralladoras de 0,50 pulgadas y 3.500 kg. de bombas.** Velocidad máxima: **470 kph. a 7.550 m.** Techo: **11.350 m.** Alcance máximo: **2.080 km. con 2.700 kg. de bombas, 3.600 kg. como máximo.** Peso en vacío: **15.450 kg.** Peso en carga: **25.000 kg.** Envergadura: **31,40 m.** Longitud: **22,60 m.**




**Bomba de gran penetración de los tipos «Grand Slam» (10.000 kg. y 7,65 m. de altura) y «Talboy» (5.450 kg. y 6,35 m. de altura). 1. Aletas compensadas cinco grados para hacer que la bomba gire. 2. Puntales. 3. Caja percutora. 4. Tres cables de activación. 5. Bocas de acceso. 6. Tapa de plomo de los cables de activación. 7. Mezcla de cera protectora. 8. Capa de TNT. 9. Carcas. 10. Torpex.**

**P-51 Mustang**

Uno de los cazas clásicos de la Segunda Guerra Mundial, el P-51 Mustang norteamericano fue diseñado originalmente para la RAF, pero tuvo tanto éxito, especialmente cuando se le equipó con motor Merlin, que fue adoptado también por la USAF. Empleado para multitud de tareas, encontró un verdadero puesto como caza de escolta de largo radio de acción. Motor: Packard V-1650 Merlin de 1.620 hp. Armamento: Cuatro ametralladoras Browning de 0,50 pulgadas (como escolta). Velocidad máxima: 703 kph. a 7.020 m. Velocidad ascensional: 3.030 m. en 3,6 minutos. Alcance máximo: 3.500 km. Techo: 12.500 m. Peso en vacío: 3.110 kg. Peso en carga: 5.090 kg. Envergadura: 11,29 m. Longitud: 9,84 m.

**Armstrong Whltworth Whltley**

El primero en entrar en servicio de todos los bombarderos pesados de la RAF. Desempeñó un valioso papel al comienzo de la contienda. Sin embargo, al aparecer aviones más rápidos, más grandes y mejor armados, fue postergado para su empleo en acciones de retaguardia, como era el entrenamiento de paracaidistas. Motores: Dos Rolls Royce Merlin Xs de 1.075 hp. Armamento: Cinco ametralladoras de 0,303 pulgadas y 1.550 kg. de bombas. Velocidad máxima: 368 kph. a 4.970 m. Velocidad ascensional: 4.545 m. en 16 minutos. Alcance máximo: 3.840 km. Techo: 7.500 m. Peso en vacío: 8.800 kg. Peso en carga: 15.200 kg. Envergadura: 25,45 m. Longitud: 21,35 m.

**Avro Lancaster**

Sin duda el más famoso bombardeo inglés de la guerra. Derivado del fracasado Manchester, el Lancaster fue utilizado en grandes cantidades y probó su capacidad para transportar grandes cantidades de bombas. Motores: Cuatro Packard Merlin de 1.280 hp. Armamento: Ocho ametralladoras Browning de 0,303 pulgadas y hasta 8.150 Kg. de bombas (las versiones especiales podían cargar hasta una bomba de 10.000 Kg.). Velocidad máxima: 440 kph. a 4.550 m. Alcance máximo: 4.025 Km. con 3.150 Kg. de bombas. Peso en vacío: 16.800 Kg. Peso en carga: 29.500 Kg. Envergadura: 31,09 m. Longitud: 21,13 m.



# Bombardeo y victoria: Marzo 1944~ Mayo 1945

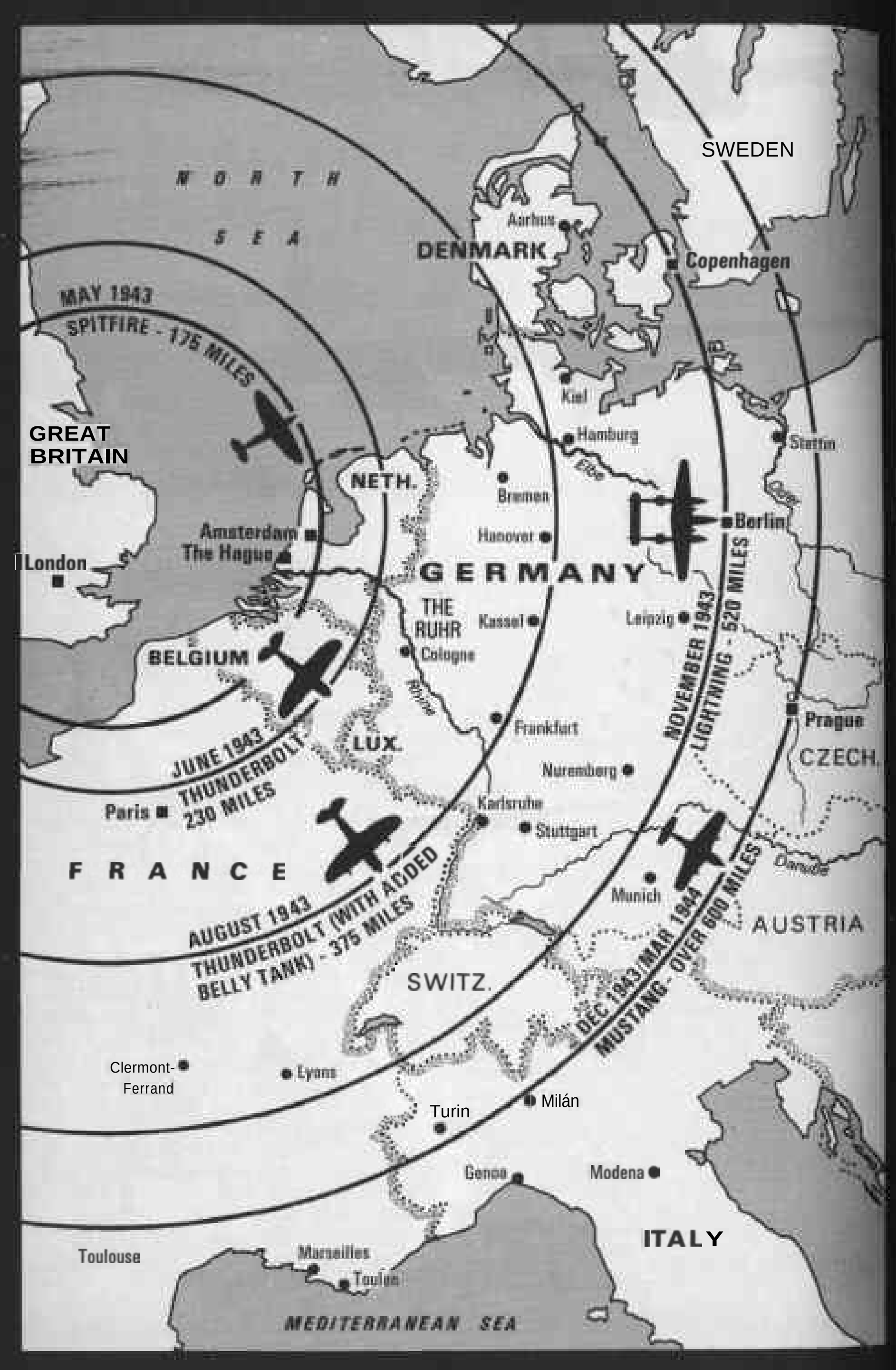
En marzo de 1944, mientras la Batalla de Berlín se acercaba a su trágica y costosa culminación y, como contraste, mientras la ofensiva diurna de bombardeo americana era reemprendida con cobertura de cazas de cualquier alcance, la atención del primer ministro y del presidente, de sus gobiernos y *de* sus estados mayores militares, se concentraba de manera creciente, en otro aspecto de la Gran Estrategia de la guerra: la Operación Overlord. Esta era el plan de invasión de Europa por los aliados entrando por el Norte de Francia, el de la derrota de los ejércitos alemanes en el frente y el de la ocupación de Alemania Occidental por los Estados Unidos, Gran Bretaña y la Francia Libre, o, como era entonces, la Francia liberada.

El general Eisenhower fue nombrado comandante supremo de las Fuerzas expedicionarias Aliadas. Montgomery había regresado de sus brillantes victorias en el Norte de África y Sicilia para, a las órdenes de Eisenhower, ponerse al mando de las fuerzas de asalto hasta que éstas estuvieran bien establecidas y afirmadas y, una vez conseguido esto, ponerse al frente del 21.º Grupo de Ejército. El almirante Ramsay, que había estado al mando de las fuerzas navales en Dunkerque, habría de encargarse ahora de dirgir las fuerzas navales en la Operación Overlord, y el mariscal jefe del Aire Sir Trafford Leigh-Mallory fue nombrado comandante en jefe de las Fuerzas Aéreas Expedicionarias Aliadas.

De todos los problemas con que se enfrentaban todos estos altos mandos, los que afectaban a Leigh-Mallory eran los menos manejables y la posición ocupada por él la menos envidiable. El papel a desmpeñar por las fuerzas aéreas en la Operación Overlord no estaba todavía definido y las conversaciones en que se trataba de ver cuál pudiera ser su mejor definición rara vez dejaron de convertirse en disputas. En cualquier caso, aunque el cometido del ejército del aire fuera discutible, la invasión fracasaría con toda segundad a no ser que ese cometido pudiera, fuese como fuese, llevarse a la práctica con eficacia.



**B-24 Liberators en misión de bombardeo.**




**Incrementos producidos en el radio de acción de la cobertura de caza.**

Los principales peligros que habrían de afrontar los invasores angloamericanos iban a ser éstos: primero, los ejércitos habrían de embarcar, ser transportados por el mar, desembarcar y entonces reunirse con sus equipos tales como carros de combate y artillería y con sus suministros como comida, combustible y municiones. Durante todas estas operaciones serían en extremo vulnerables y si los alemanes supieran atacar eficazmente desde el aire en los momentos oportunos, los resultados para británicos y americanos muy bien podrían ser desastrosos. El segundo momento peligroso derivaría del hecho de que, para salir de sus cabezas de puente iniciales y comenzar el avance por el continente, los aliados tenían primero que lograr superioridad local sobre los defensores alemanes. Los británicos y americanos tenían que cruzar el Canal de la Mancha, los alemanes, en cambio, podían moverse sobre tierra con la ayuda del ferrocarril y las comunicaciones de carretera de cuyos medios tanto Alemania como Francia estaban profusamente provistas. ¿Cómo podían entonces esperar los aliados poder concentrarse en los puntos vitales más rápidamente que los alemanes? ¿Cómo iban a poder impedir que los alemanes se concentraran tan deprisa que, "antes de haberse secado las botas", los aliados se vieran de nuevo expulsados hacia el mar?

La respuesta potencial a ambos problemas era el aire. Leigh-Mallory elaboró planes que hicieran posible el dominio del aire sobre el Canal y las playas de invasión de forma que el riesgo de que los alemanes atacaran a la Armada con sus fuerzas aéreas quedara eliminado. También presentó un plan para bombardear las bases aéreas alemanas de Francia y para desarticular los ferrocarriles franceses bombardeándolos también. Este plan había de llevarse a cabo antes de comenzar la invasión. De este modo, la acción aérea alemana en el Día D y después se vería, además, entorpecida y su ejército se vería sin poder contar con sus líneas interiores de comunicación, o al menos una parte importante de ellas, y, por tanto, imposibilitado para concentrarse contra las fuerzas de invasión del general Eisenhower.

La dificultad residía en que las fuerzas aéreas asignadas a la Operación Overlord, y puestas bajo el mando de Leigh-Mallory en las Fuerzas Aéreas Expedicionarias Aliadas, eran inadecuadas, en cuanto a número, para hacerse cargo de todas estas tareas. Algunas de éstas, especialmente las fases preparatorias del plan de destrucción de los ferrocarriles iban a requerir intenso bombardeo. Las Fuerzas Aéreas Expedicionarias Aliadas (FAEA) no tenían en realidad auténtica capacidad para el bombardeo pesado, pues estaban constituidas por aviones de bombardeo de la Novena Fuerza Aérea de los Estados Unidos y de la Segunda de la Royal Air Forcé, que eran grupos tácticos, algunos cazas de los grupos de Defensa Aérea de Gran Bretaña, y unos pocos aviones de transporte. Leigh-Mallory esperaba que, tanto Spaatz, como Harris, harían algo para mejorar la situación, pero ninguno de los dos parecía tener prisa por hacerlo.

Spaatz estaba decidido a que la ofensiva diurna contra Alemania, nuevamente comenzada, se continuara y, en ese sentido, argumentaba que los objetivos principales deberían ser las plantas de petróleo sintético de Alemania. Creía que los alemanes defenderían aquéllas a toda costa y, por lo tanto, si los bombarderos americanos las atacaban, los cazas alemanes tendrían que elevarse para tratar de impedirlo ofreciendo entonces muy buenas perspectivas de cacería a sus pilotos de la cobertura de caza. Esperaba poder establecer, cada vez con más firmeza, el dominio aliado del aire, pues creía que de esa forma sería posible el infligir golpes mortales a la economía bélica alemana. La escasez de combustible afectaría a los transportes, la industria y, en el momento crítico, incluso a las fuerzas armadas, especialmente a sus elementos más mecanizados, como la Luftwaffe y las divisiones Panzer. Spaatz no sólo creía sino que insistía en que la posibilidad de llevar a cabo lo mencionado antes seria una contribución a la Operación Overlord mucho más útil que los bombardeos de los ferrocarriles franceses o cosas semejantes. También Harris dudaba del interés que pudiera tener el plan del bombardeo de los ferrocarriles y dijo al jefe del Estado Mayor del Aire que, en cualquier caso, sus bombarderos eran incapaces de lograr la necesaria precisión en el ataque para realizarlo.

En el fondo, tanto Spaatz como Harris estaban convencidos de que el verdadero papel de los bombarderos pesados era el de atacar los puntos vitales de Alemania;

no deseaban, de ninguna forma, que sus tropas se entretuvieran en operaciones militares en la periferia de la Europa de Hitler. Así que Spaatz deseaba comenzar la ofensiva del petróleo y mantener el contacto con las fuerzas de caza alemanas y Harris quería completar el gran ataque por zonas contra las ciudades alemanas que había ordenado emprender nada más hacerse cargo del mando en febrero de 1942 y ninguno de los dos estaba dispuesto a conceder mucha atención a Leigh-Mallory que, según ellos, no era más que un simple jefe de caza sin conocimiento real del sentido que tenían los bombardeos.

El desenlace se produjo en marzo. En respuesta a la firme insistencia de Portal sobre la cuestión, Harris ordenó una serie de ataques, inicialmente experimentales, que habría de hacer el Mando de Bombardeo sobre los centros franceses de aprovisionamiento y distribución de mercancías. El primero tuvo efecto la noche del 6 de marzo al ser enviados contra Trappes 261 Halifax y 6 Mosquitos. El resultado que, como se comprobó después, la lección de que los ataques fueron mucho más precisos de lo que había predicho el comandante en jefe. El plan de bombardeo de los ferrocarriles demostraba ser un acto bélico factible.

A pesar de todo, todavía había quien se oponía al plan, y no sólo el general Spaatz. Para muchos el bombardeo de los ferrocarriles no era rentable; si una línea quedaba cortada se podía usar otra y los inconvenientes y perjuicios que se podían causar en Francia, ya se asegurarían los alemanes de que fueran los franceses los primeros en padecerlos y no ellos. Míster Churchill estaba profundamente preocupado por la pérdida de vidas francesas, que se produciría inevitablemente en el bombordeo de los centros de ferrocarriles galos por mucho cuidado que se pusiera en el ataque o por muy preciso que éste fuera.

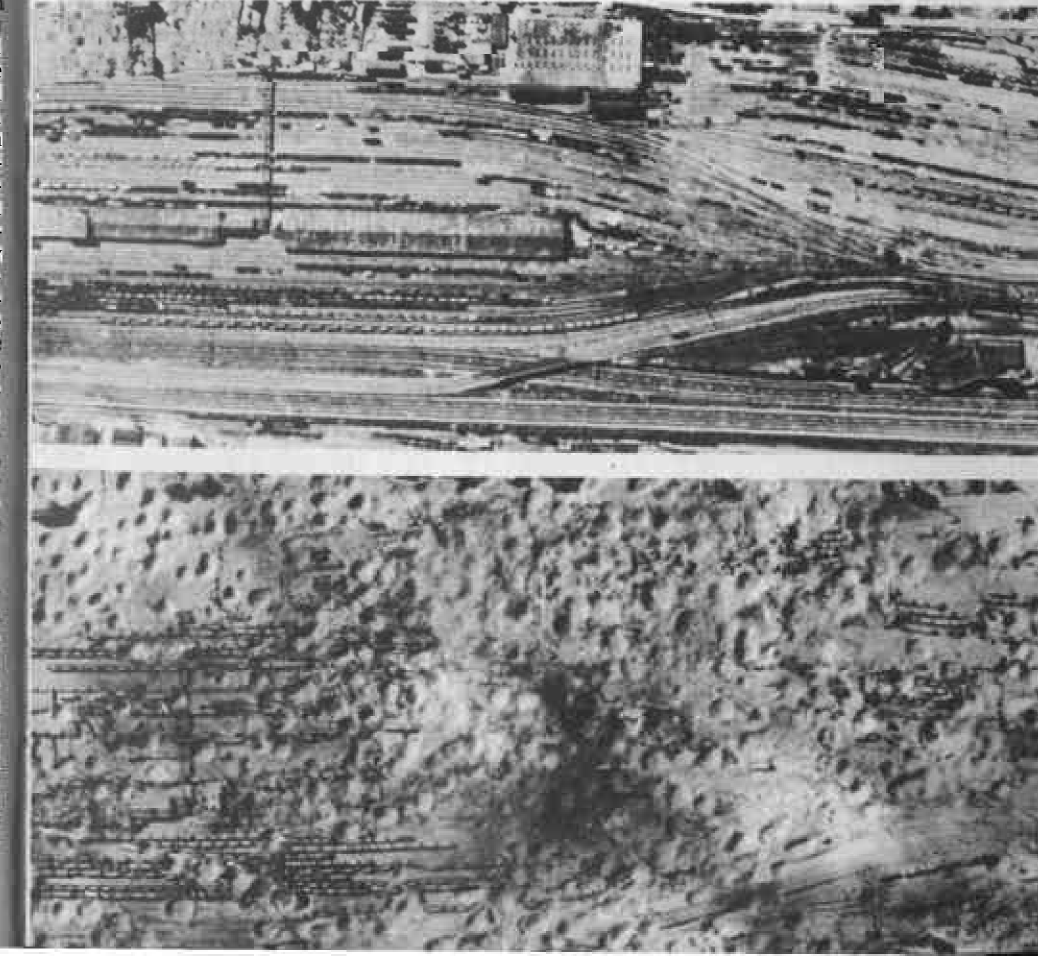
Todas estas cuestiones constituyeron la preocupación particular del segundo comandante supremo, Sir Arthur Tedder, cuya experiencia en el mando de fuerzas aéreas en el Oriente Medio y en las invasiones de Sicilia e Italia, le daba títulos únicos para juzagarlas. Tedder era un abogado convencido del plan de bombardeo de los ferrocarriles. No era sólo cuestión de cortar líneas y descoyuntar ramificaciones, lo que podía ser reparado tácticamente; la cuestión era la destrucción sistemática, mediante intenso bombardeo, de los nervios centrales e instalaciones de reparación del sistema. Si esto se podía conseguir, entonces sí que el cortar líneas y destruir trenes sería eficaz porque la capacidad normal de reorganización y reparación habría sido eliminada. Así, los bombardeos pesados con sus ataques de preparación abrirían el camino de operaciones tácticas hechas por bombarderos ligeros y aviones de caza con capacidad para el lanzamiento de cohetes, una vez comenzara la invasión. De esa forma, se eliminaría la ventaja potencial que pudieran tener los alemanes operando sobre líneas internas de comunicación.

Estas consideraciones, al ser respaldadas por el general Eisenhower, garantizaban el futuro del plan de ataque a los ferrocarriles. La responsabilidad de su ejecución cayó sobre el Mando de Bombardeo a quien fueron asignados más de la mitad del total de los objetivos que habían de ser atacados en la fase pre-invasión. El resto se los repartieron entre las FAEA de Leigh-Mallory y la Octava Fuerza Aérea de Spaatz. Las operaciones resultaron ser de la mayor importancia y apenas puede ser puesto en duda que hasta entonces, junio de 1944, fueron los bombardeos realizados en forma intensa y continua, con mayor éxito y ventaja inmediata. Produjeron la creciente paralización de los ferrocarriles en el Norte de Francia, lo que tuvo el efecto rápido de retrasar las contramedidas con que Rommel contaba para poder rechazar los desembarcos aliados en la costa y el posterior resultado de sobrecargar todo el sistema de transportes hasta tal punto que, como había sido previsto, pudiera ser, como lo fue, destruido en sus puntos vitales durante la batalla de desembarco que siguió a éste durante el 6 de junio.

La campaña de bombardeo de los ferrocarriles tuvo otra consecuencia de gran importancia; fue la de estimular el desarrollo de nuevas técnicas de bombardeo nocturno. En los primeros ataques, llevados a cabo entre el 6 de marzo, en que se hizo el primero, y el 10 de abril, en que tuvo lugar el decimoquinto, en los que los bombarderos pesados enviados a atacar once centros de aprovisionamiento y distribución de material hubieron de hacer más de 2.500 vuelos, el método ge-



**Arriba: Centros de aprovisionamiento y distribución de material en Tours. Abajo: Los centros de aprovisionamiento y distribución de Juvisy antes y después del bombardeo.**



neral de bombardeo era el de apuntar desde media altura, esto es entre 2.500 y 4.000 metros, a las señales dejadas caer sobre los objetivos por los Mosquitos de las PFF operando a gran altura bajo las indicaciones hechas por el sistema *Oboe*. Esto dio como resultado el que más de Ja mitad de los aviones enviados arrojaran sus bombas a menos de 700 metros de distancia de los blancos. Aunque ello constituía una notable hazaña, algunos pensaban que no era lo suficientemente correcta, particularmente el comandante de ala Cheshire, que era ahora quien mandaba la escuadrilla de "*Dambusters*" (rompepresas), quien estaba poniendo en práctica un atrevido sistema de puesta de señales en picado. La noche del 5 de abril, en los mandos de un Mosquito, dio una asombrosa demostración de lo que se podía conseguir. Picando hasta una altura de 300 metros o menos sobre una fábrica de aviones de Toulouse y con la ayuda, no de una mira de bombardeo, sino dé de ametralladora, Cheshire escogió su blanco visualmente y colocó sobre él una señal roja en llamas. Con el fin de reforzar esta señal, se arrojaron más, éstas arrojadas ya en forma convencional desde alturas más cómodas. Entonces llegaron los 140 Lancasters del Grupo 5 y con un blanco absolutamente claro, pronto terminaron con la fábrica.

**Los centros de distribución y aprovisionamiento de material de Rennes, que fueron bombardeados también antes del Día-D.**



Este método, que aún se mejoró todavía más, aumentaba enormemente la precisión de los ataques nocturnos, como se pudo comprobar, por ejemplo, en los centros de aprovisionamiento y distribución de mercancías de Tours, Juvisy y La Chapelle. En realidad, redujo el error prome-[redacted]dio de blanco, que había sido hasta en-[redacted]tonces de aproximadamente 700 metros pa-[redacted]ra la mitad de la fuerza enviada (conside-[redacted]rando que la otra mitad había cometido [redacted]rrores mucho mayores), a algo menos de [redacted]00 metros para el conjunto total de las [redacted]uerzas. Más aún, esta técnica no venía en ayuda sólo del plan de bombardeo de los ferrocarriles, de la campaña contra los proyectiles V y de todas las demás empresas que el Mando de Bombardeo tenía a su cargo sobre Francia; se descubrió, con la ayuda del sereno valor del comandante de ala Cheshire, que también era ventajosamente aplicable sobre objetivos alemanes mejor defendidos. Un ejemplo notable fue el airoso ataque hecho contra Munich en la noche del 24 de abril, después del cual, se condecoró a Cheshire con la Cruz Victoria (VC).

En realidad, el Mando de Bombardeo, estaba desarrollando sistemas que hacían sus operaciones nocturnas más eficaces y precisas que sus equivalentes diurnas hechas por los americanos. Esta tendencia, unida a lo que los americanos habían ya conseguido contra las fuerzas de caza diurna alemanas *y* lo que estaban a punto de iniciar contra las plantas petrolíferas, marcó el verdadero principio del fin de la Alemania de Hitler. Era el presagio de lo que sería la destrucción total del núcleo de una nación que ya estaba amenazada en sus fronteras por los ejércitos de Stalin en el Este, los del general Alexander por el Sur y los del general Eisenhower por el Oeste.

El 12 de mayo de 1944, alrededor de 935 bombarderos pesados de la Octava Fuerza Aérea, precedidos, acompañados y seguidos por un verdadero ejército de cazas americanos y británicos iniciaron su camino hacia las plantas de petróleo sintético de Zwickau, Merseburg-Leuna, Brüx, Lützkendorf, Bohlen y otras. Se libró una dura batalla en la que los americanos perdieron 46 bombarderos, los británicos y americanos diez cazas y los alemanes, probablemente, más de 50 aviones de caza. Todas las plantas de petróleo atacadas sufrieron desperfectos, algunas hasta tal punto que quedaron temporalmente fuera de servicio. Además, como las investigaciones hechas después de la guerra probaron, estos ataques produjeron dividendos inesperados; un edificio, de los que resultaron afectados por el bombardeo de Merseburg-Leuna era aquel en que se llevaba a cabo experimentos con agua pesada relacionados con los intereses alemanes en la bomba atómica. Entretanto la Decimoquinta Fuerza Aérea se ocupaba de su ofensiva sostenida contra las refinerías de petróleo de Ploesti en Rumania que eran las únicas por cuyo medio Alemania podía conseguir suministros considerables de petróleo natural. Estos golpes iniciales dados por los americanos a la producción y al suministro de petróleo alemanes no sólo continuaron sino fueron en aumento y el Mando de Bombardeo se unió a ellos a pocas noches del Día D lanzando varios ataques contra las plantas petrolíferas de Gelsenkirchen, Sterkrade, Vesseling y Scholven.

Podían llevarse a cabo ahora, bien conjuntamente o en competencia entre ellas, tres variantes estratégicas principales de la ofensiva aérea. Una era la recientemente comenzada campaña del petróleo. Otra era la expansión de la campaña contra los ferrocarriles hasta transformarla en otra contra los transportes alemanes en general y que hiciera en Alemania lo mismo que ya había hecho en el Norte de Francia. La tercera era la reanudación a escala masiva de la ofensiva por zonas contra las ciudades alemanas.

El gran éxito de los primeros ataques americanos sobre las plantas de petróleo alemanas vino a poner en claro de forma impresionante uno de los nuevos factores ahora presentes en la ofensiva aérea: los americanos, aunque lógicamente, no sin pérdidas, conseguían forzar su camino hasta los objetivos escogidos de forma que el precio pagado por el enemigo tratando de detenerles era mayor que el pagado por ellos mismos, y, además, una vez conseguido el propósito de atravesar las líneas enemigas conseguían también gran efecto destructivo en sus ataques contra los mencionados objetivos, en este caso las plantas de petróleo. Todo esto lo que quería decir era que los americanos no sólo empezaban a lograr sus objetivos estratégicos, es decir, la destrucción de elementos vitales para la economía de guerra alemana, sino que iban aumentando paso a paso la magnitud de su superioridad aérea.

Las limitaciones que todavía afectaban a la eficacia de la contribución americana



**Después del bombardeo, los supervivientes comienzan la larga tarea del desescombro.**

en la ofensiva aérea eran un simple reflejo de las cualidades que produjeron su éxito. Las formaciones de bombardeo diurno debían de ser muy densas y dispuestas tácticamente de la forma que les permitiera abrirse camino hacia los objetivos y, tenían que operar a grandes alturas para evitar el peligro de ser destruidas por los proyectiles antiaéreos. Esta táctica hacía imposibles los ataques individuales. A una señal del jefe de la formación todos los bombarderos dejaban caer sus bombas que llegaban a tierra formando el mismo patrón que formaban los aviones en el aire en el momento de arrojarlas. Esta forma de bombardeo no era tan precisa en sus resultados como podrían serlo una serie de ataques individuales, tales que para arrojar cada bomba el bombardero pudiera ver el objetivo y apuntar hacia él. La necesidad de volar a gran altura hacía que los ataques, además, tuvieran que hacerse volando por encima de las nubes guiándose los aviones por el radar; esa necesidad influyó en la construcción de la Fortaleza Volante B17 en el sentido de. proporcionarle más capacidad de vuelo a grandes alturas que capacidad de carga. Así que la carga de bombas por aparato era menor en los aviones americanos que en los ingleses y, lo que es más importante, las grandes bombas británicas de 4.000 ó 6.000 kilogramos no podían ser transportadas por las Fortalezas. Por esta razón, los daños producidos por los americanos en las plantas de petróleo alemanas mostráronse mucho más fáciles de reparar que los producidos por los británicos.

El segundo factor que influyó en la ofensiva fue el desarrollo de las técnicas británicas de bombardeo nocturno que hicieron posible para el Mando de Bombardeo, no sólo unirse al asalto americano a las plantas petrolíferas y otros objetivos que exigían precisión en el ataque, sino también obtener resultados que con frecuencia eran más precisos que los obtenidos a la luz del día. De esta forma, el mayor poder destructivo del Mando de Bombardeo pudo estar disponible para las operaciones que requeraín mayor exactitud, las cuales, en gran medida, habían sido hasta entonces más o menos monopolio de los americanos.

La única limitación que todavía quedaba era el alto precio que las operaciones nocturnas continuaban pagando. La fuerza de caza nocturna alemana no había sido obligada a la acción ni llevada a la derrota como lo fue la fuerza de caza diurna. Aunque los cazas nocturnos de largo alcance, Beaufighiers y Mosquitos, equipados con complicados sistemas de radar, tuvieron ciertos éxitos en la persecución de la caza nocturna alemana, no pudieron, ni con mucho, aproximarse a los conseguidos por los cazas diurnos, pues conseguir de noche los mismos resultados que de día era prácticamente imposible. El resultado de todo esto era que los Lancasters y Halifax del Mando de Bombardeo sufriían más por la noche que las Fortalezas y los Liberators por el día. De los 832 bombarderos enviados por el Mando de Bombardeo en sus primeras operaciones contra las plantas de petróleo en el mes de junio, 93 no regresaron. Este era un número dos veces mayor que el de las pérdidas sufridas por una fuerza de bombardeo más grande atacando objetivos más difíciles, como fue la de los americanos en sus ataques diurnos contra las plantas petrolíferas. el 12 de mayo.

Las continuas pérdidas en los ataques nocturnos llevaron al Mando de Bombardeo a reconsiderar los bombardeos durante el día. Las tripulaciones británicas, con su experiencia nocturna, no podían intentar volar siguiendo las complicadas formaciones tácticas de los americanos, y tampoco sus aviones se prestaban a ello De todas formas, los ataques hechos durante el día contra Francia por los Lancasters y Halifax, operando en bandada, como gansos, con cobertura de caza, durante los meses de junio, julio y agosto, no tuvieron grandes pérdidas. El 27 de agosto se intentó una maniobra más ambiciosa. Se enviaron durante el día más de 200 Halifax a bombardear la planta petrolífera de Homberg. El Mando de Caza envió como acompañamiento 200 Spitfires. Las nubes impidieron la perfecta precisión del bombardeo, pero, en cambio, todos los bombarderos regresaron a la base sin daños. El único aparato alemán divisado fue un Me-110 al que los Spitfires espantaron con rapidez.

El hecho de que los Spitfires estaban ya en condiciones de acompañar a los bombarderos durante todo el vuelo hasta el Ruhr provenía de algo muy importante para la ofensiva aérea: que las tropas de la Operación Overlord, al mando de Eisenhower, ya habían logrado salir de sus cabezas de puente en Normandía y avanzar a través de Francia y hacia la frontera alemana. Tras los frentes, los aliados construían u ocupaban aeropuertos e instalaban transmisores de radar. Así se ampliaba el alcance de los cazas en Alemania, así como también se extendió el alcance del sistema de radar que ayudaba a los bombarderos a buscar los objetivos y a engañar y quebrantar la caza nocturna alemana. En la misma operación, las fuerzas de caza alemanas perdieron todas sus instalaciones de alerta inmediata y sus bases avanzadas de Francia. Estos factores,

unidos a los efectos de la campaña del petróleo, que, ya hacia agosto, había hecho sentir sus efectos, trajeron consigo el virtual derrumbamiento de las fuerzas de caza nocturna alemanas y un mayor aumento del dominio aéreo angloamericano, lo que pronto se reflejó en la precipitada disminución de las bajas del Mando de Bombardeo. En junio de 1944 el Mando de Bombardeo perdió el 11 por ciento de los bombarderos pesados enviados a atacar objetivos alemanes. En agosto el número había bajado al 3,7 por ciento. En septiembre bajó aún más, y en todo este período las pérdidas producidas al Mando de Bombardeo en sus operaciones diurnas nunca alcanzaron magnitudes serias, aunque sus tácticas habían sido, hasta cierto punto, improvisadas apresuradamente. A pesar de todo esto, la iniciación de los bombardeos diurnos por parte del Mando de Bombardeo, al principio, significó poco más que el reparto de gafas ahumadas y la orden de mantenerse agrupados que recibieron las tripulaciones.

Por todas estas causas, la enorme potencia destructiva de la ofensiva de bombardeo angloamericana se veía cada vez más libre de oposición. Los adelantos en la técnica de armas y aviones y la reducción de las fuerzas enemigas no sólo hicieron aumentar la precisión y versatilidad de la ofensiva aérea también aumentaron su magnitud considerablemente. En julio y agosto de 1944 el Mando de Bombardeo arrojó más de 120.000 toneladas de bombas en vez de 37.000 que arrojaron en los mismos meses de 1943. En julio y agosto de 1944 la Octava Fuerza americana arrojó 85.000 toneladas de bombas, en vez de las 7.500 de los mismos meses del año anterior, y a aquéllas había que añadir la cantidad, mucho más pequeña, pero no insignificante, arrojada por la Decimoquinta Fuerza Aérea desde Italia.



**Un Liberator B-24 alcanzado por el fuego antiaéreo durante una incursión sobre Quakenbrück.**

Los problemas de busca de objetivos y de precisión al arrojar las bombas sobre el blanco, así como los de eficacia destructiva, estaban siendo reducidos con gran rapidez por la introducción de técnicas cada vez más eficaces, el desarrollo de nuevos sistemas de ayuda en vuelo y la producción de bombas más poderosas, que llegaban incluso hasta la Tallboy de 6.000 kg. y la Grandslam de 11.000 kg., diseñadas por el Dr. Barnes Wallis, con un potencial de destrucción sin precedentes. La Europa alemana se había convertido ahora en un área mucho menor, con lo que se reducían tanto el problema de alcance como el de concentración geográfica de los bombardeos. Hasta las fuerzas aéreas tácticas, en su apoyo al avance de los ejércitos, sin darle importancia, empezaron también a contribuir al bombardeo estratégico de Alemania.

Esta última consideración fue un punto que hizo particular impresión al segundo Comandante Supremo, Tedder. En su intento de formular proyectos de cómo utilizar la aviación en la fase final de la guerra, Tedder se fijó especialmente en la importancia que tenía el encontrar fórmulas que pudieran ser aplicables a toda clase de aviación, táctica o estratégica, de corto o largo alcance. Buscaba también la fórmula que pudiera aplicarse en general a todas las necesidades básicas y especialmente a aquellas que surgían, por un lado, de la idea de una ofensiva aérea estratégica independiente contra los órganos vitales de Alemania, y, por el otro, de la obligación que el avance de los ejércitos imponía tanto de preparación aérea previa como de apoyo posterior. Esta concepción tan amplia y de tanto alcance fue llamada por Tedder, la estrategia del común denominador. Desde su punto de vista, la política que cumplía todos los requisitos era la de atacar al sistema de transportes. Sus objetivos: ferrocarriles, canales y carreteras, y todas sus instalaciones de apoyo ofrecían blanco a cualquier clase de ataque, desde el cohete lanzado desde los aviones de caza hasta el bombardeo desde los bombarderos pesados, ya que volaban sobre todo el territorio enemigo, desde camiones y trenes en movimiento hasta viaductos, túneles o esclusas y márgenes de los canales. Tal política cumpliría también, desde el punto de vista de Tedder, el requisito dual que planteaba el avance del ejército, pues la dislocación sistemática del sistema de transportes alemán impediría a su ejército entrar en acción contra el avance aliado. También impediría la normal actividad industrial alemana y de esa forma conseguiría ser de gran eficacia como expresión de la ofensiva aérea estratégica.

Estas ideas, sin embargo, no daban la

importancia debida a las perspectivas tan atractivas de la ofensiva del petróleo, punto éste particularmente evidente no sólo para Spaatz, a cuyo esfuerzo y determinación debía tanto la campaña del petróleo, sino también al Jefe del Estado Mayor del Aire británico, Portal. Al llegar el mes de agosto empezó a verse con gran claridad que los ataques llevados a cabo contra las plantas petrolíferas desde mayo estaban teniendo efectos considerables. Los alemanes, que habían perdido ya sus pequeñas fuentes naturales de petróleo en Polonia y las grandes de Rumania a manos de los rusos en su avance, se veían obligados a depender casi exclusivamente de la producción de petróleo sintético en las fábricas del interior de sus propias fronteras.

La determinación que Portal y Spaatz tenían de continuar con la ofensiva del petróleo se basaba en los informes entregados por los servicios de inteligencia, y estos motivos se hubieran visto en extremo reforzados si les hubiera sido posible ver los informes secretos que Speer estaba dando a Hítler. El 30 de agosto, por ejemplo, Speer escribió a Hítler diciéndole que las plantas de hidrogenación de petróleo de Leuna, Brux y Poelitz habían sido totalmente paralizadas. La producción de toda clase de combustibles: gasolina, aceite pesado, gasolina de aviación, etcétera, había sufrido un tremendo bajón. La gasolina de aviación se producía antes de que empezaran los bombardeos a un ritmo de 175.000 toneladas al mes; en agosto sólo se produjeron 12.000 toneladas. Otros combustibles, de los que antes salían alrededor de 37.000 toneladas al mes, bajó en agosto a 3.000 toneladas. El aceite pesado producido antes de los bombardeos en orden aproximado de 90.000 toneladas al mes, bajó en agosto a 65.000 toneladas. Y la gasolina bajó de 125.000 toneladas a unas 60.000 en agosto.

Esta dramática caída en la producción, causada por los bombardeos, ponía a Alemania frente a un sombrío panorama. Speer advirtió a Hítler que las operaciones militares planeadas para octubre habrían de ser restringidas para ahorrar combustible y, a no ser que las defensas antiaéreas alemanas pudieran hacer abortar el ataque de los bombarderos aliados, o bien que estos mismos, creyendo que ya habían producido suficiente daño en las plantas petrolíferas, decidieran dedicarse a otros objetivos, dando tiempo a los alemanes para reparar los desperfectos, preveía la más grave crisis, tanto para la industria como para las fuerzas armadas.

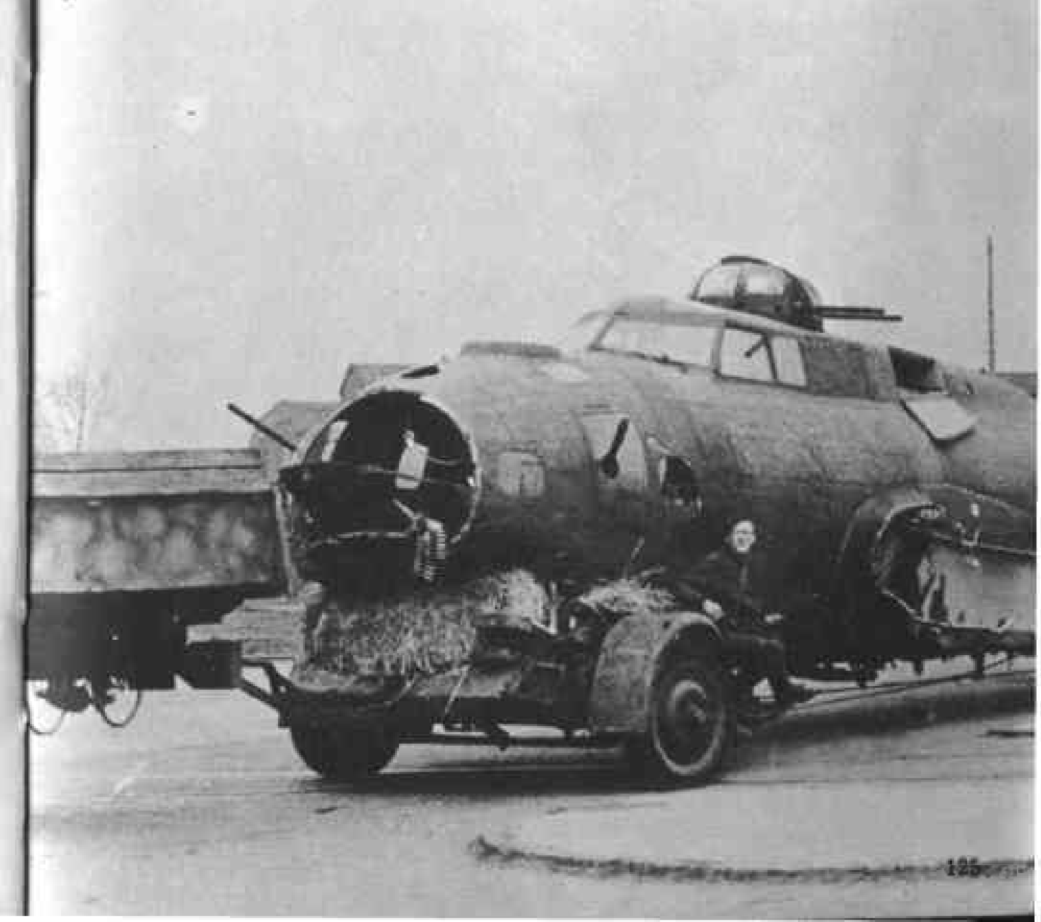
Nadie conocía la verdadera posición de la economía de guerra alemana tan bien como Albert Speer, y entre todos los documentos sacados a la luz después de la guerra, ninguno mostraba con tanta claridad, como sus informes a Hitler, el gran éxito que la campaña del petróleo aliada consiguió y lo equivocados que estuvieron tanto los británicos como los americanos en no concentrar aun más esfuerzos sobre ella a la vista de los éxitos iniciales de mayo y junio de 1944.

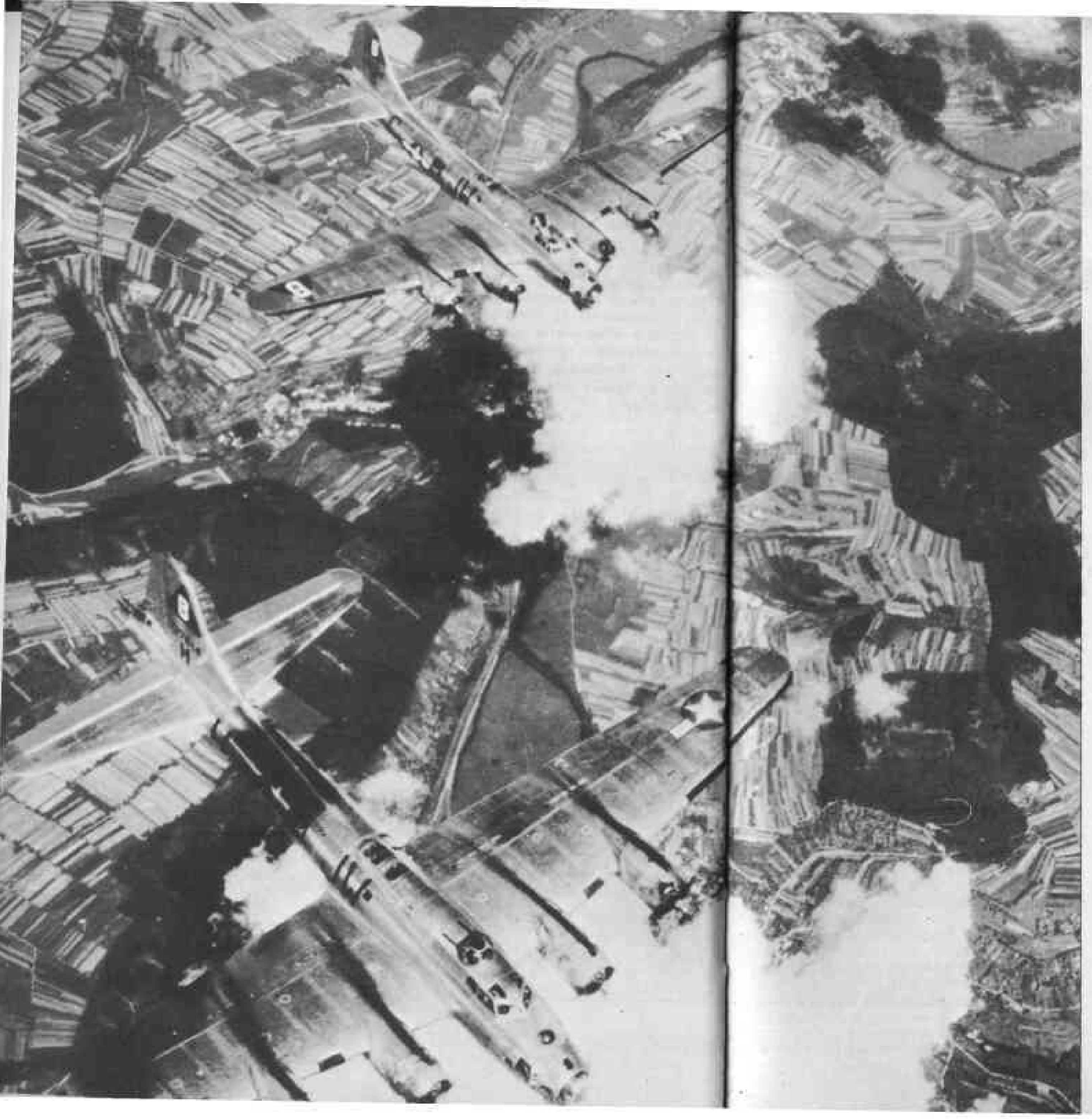
De todas formas, en aquel momento parecía que había otras muchas y muy prometedoras actividades en que emplear los bombardeos. El Comandante en Jefe del Mando de Bombardeo, era escéptico respecto a la campaña del petróleo a la que dio el mismo título que a muchos de los otros planes de bombardeo selectivo de industrias específicas como la de rodamientos, transporte, etc.; este título era el de pregonero de panaceas. En todo caso, estaba comprometido a realizar grandes esfuerzos para apoyar directamente a los ejércitos y esperaba que con los recursos sobrantes podría reanudar el bombardeo general por zonas de las ciudades alemanas más importantes que no hubieran sido destruidas todavía o de aquellas que se hubieran recuperado ya de bombardeos anteriores.

La teoría de Harris era, y teniendo en cuenta pasadas experiencias no podía sorprendernos, que las apreciaciones de los servicios de inteligencia, que mostraban puntos vulnerables de la economía bélica alemana, tal como la producción de petróleo sintético, con frecuencia terminaban por ser defectuosas. Creía que, después de llevados a cabo los ataques, algo hacía pensar casi siempre que, o bien los alemanes no tenían tanta dependencia como la que se suponía en tal complejo en particular, o bien podían obtener sustitutivos adecuados de los productos que salían de esos complejos. Además con frecuencia anteriormente había sido efectivamente así, como por ejemplo en el caso de los rodamientos. Sin embargo, era una pena que Harris extendiera su opinión sobre estos asuntos a la campaña del petróleo, pues en este caso, como pudo comprobarse, estaba equivocado. En el verano de 1944, tomó forma un plan para atacar al pueblo alemán directamente en sus ciudades, lo que habría de producir importantes resultados, empezó a atraer poderosamente la atención. Era ello un plan, conocido posteriormente como *Thunderclap* (trueno), para darles a los alemanes el golpe de gracia calculado como suficiente para terminar la guerra cuando aún era todavía posible que ésta continuara. Las condiciones supuestamente necesarias para esto eran aquellas en que, si bien los ejércitos estaban prácticamente derrotados, todavía persistían movimientos clandestinos de resistencia o guerrillas. En tales circunstancias un bombardeo masivo de Berlín o alguna otra ciudad o ciudades convencería, o al menos así se pensaba, a los alemanes de una vez por todas de que no tenían más salida posible que la rendición.

Si tal posibilidad era un camino deseable y necesario o no lo era fue tema de discusión en las reuniones de los jefes de Estado Mayor británicos y americanos, aún cuando los jefes de Estado Mayor del Aire británicos no estaban muy impresionados con la idea. Mientras tanto, el bombardeo por zonas de las ciudades alemanes continuó significando gran parte de la vigente política de ofensiva aérea. La creciente división de opiniones entre Portal y Harris no se refería a la conveniencia de bombardear las ciudades, pues según las condiciones atmosféricas a veces era lo único que quedaba por hacer; se refería a si la prioridad debía darse al bombardeo de objetivos petrolíferos o al bombardeo de ciudades.

**Mecánicos alemanes apartando el fuselaje de un B-17 derribado.**





Esta divergencia de opinión y la existente entre Portal y Harris y Tedder sobre que política de bombardeo debía de seguirse, no se resolvieron con la rapidez que los problemas tácticos y técnicos, que habían sido antes los que limitaron la eficacia de los bombardeos, lo estaban haciendo ahora. En resumen, el sistema director de la ofensiva de bombardeo se estaba mostrando inferior al sistema ejecutor.

En septiembre de 1944 parecía que la victoria se acabaría produciendo hacia Navidad. Los rusos se acercaban a las fronteras orientales de Alemania, los aliados angloamericanos avanzaban sobre Italia y ls fuerzas de Eisenhower, una vez liberada Francia, se cerraban sobre el Rhin. Alemania padecía una escasez de combustibles que amenazaba inmovilizar tanto su industria como sus fuerzas armadas. Ahora la cuestión era saber cuál habría de ser la causa operativa inmediata de la desaparición del Tercer Reich, si el bombardeo estratégico o la ocupación militar.

Las disponibilidades en forma de efectivos de bombardeo que había para lograr el primer objetivo, o para cooperar en el segundo eran amplias. En los últimos tres meses del año 1944 el Mando de Bombardeo arrojó nada menos que 163.000 toneladas de bombas en vez de las 40.000 y las 8.000 que fueron arrojados en los mismos períodos respectivos de 1943 y 1942. Sólo contra la ciudad de Duisberg el Mando de Bombardeo arrojó el mismo peso de bombas en 24 horas que los alemanes habían dejado caer sobre Londres en toda la guerra. Tal era el aumento en la contribución británica a la ofensiva de bombardeo combinada.

También la contribución americana estaba creciendo hasta proporciones formidables con la acción de la Octava Fuerza Aérea desde Inglaterra y la Decimoquinta desde Italia. Un elemento de juicio dramático y revelador lo proporciona la consideración del tonelaje de bombas (británicas) arrojado por las tres fuerzas durante los meses de octubre y noviembre de 1944, a pesar de que, como recordaremos, las operaciones fueron frecuentemente restringidas por el mal tiempo. Los mencionados tonelajes fueron: Mando de Bom-

**Fortalezas volantes B-17 camino del objetivo.**

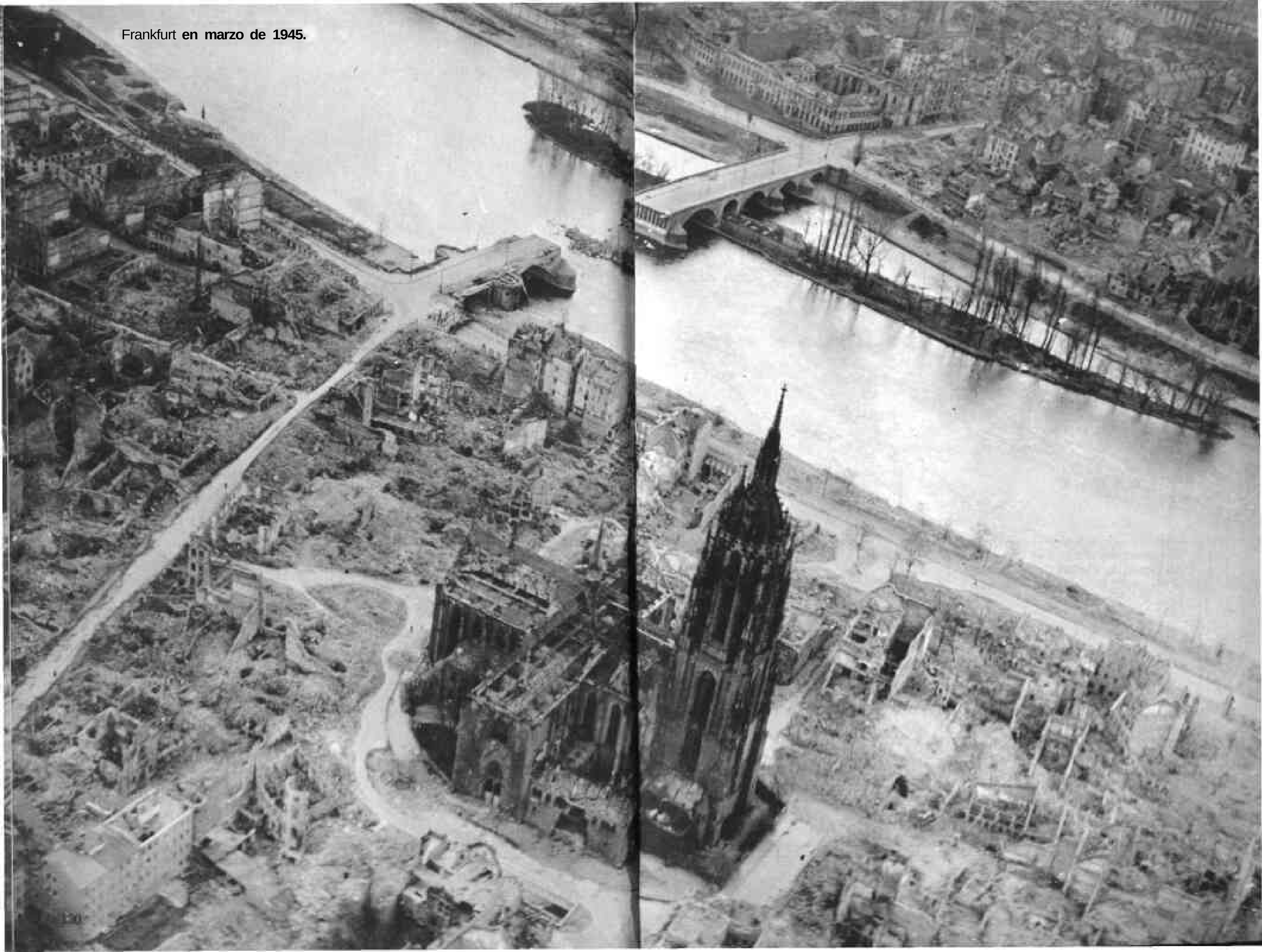


**Arriba: Armas del Mando de Bombardeo; bombas de gran capacidad, de capacidad media y uso general. Derecha: Racimo de bombas incendiarias norteamericanas caen sobre Kiel. Un «container» con bombas a punto de abrirse.**

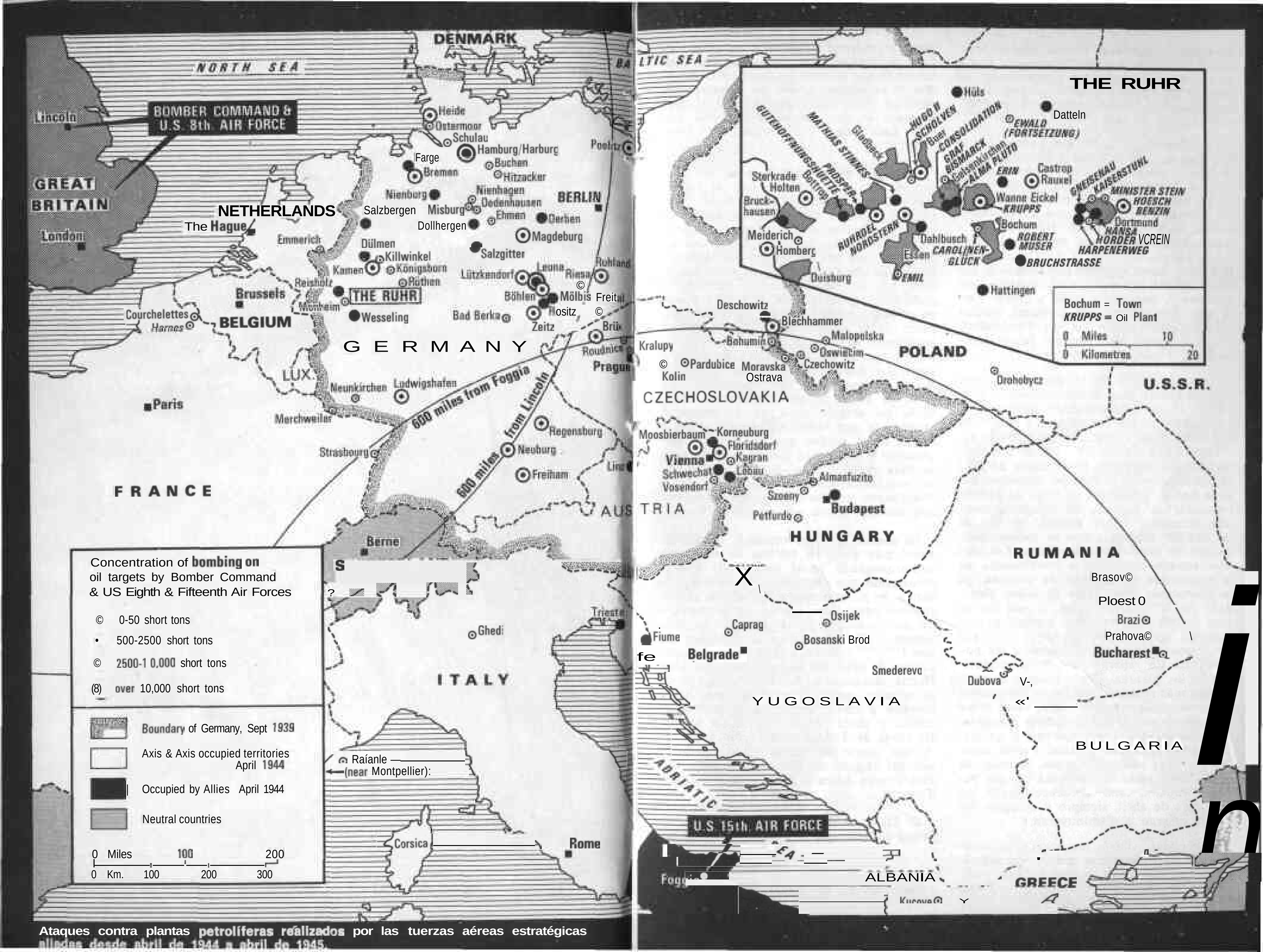
bardeo, 114.226 toneladas; Octava Fuerza Aérea, 75.033; Decimoquinta, 24.899.

El problema de concentrar el esfuerzo sobre los objetivos más ventajosos no sólo quedó, sino que se aumentó por dos principales razones. Primero, había la dificultad de decidir qué objetivos eran los más ventajosos, lo que, en ese momento, produjo un violento desacuerdo entre el jefe del Estado Mayor del Aire británico, Portal, y el comandante en jefe del Mando de Bombardeo, Harris. Y en segundo lugar, las condiciones atmosféricas invernales interponían obstáculos entre el objetivo y sus atacantes, especialmente en el caso de los americanos que volaban a grandes alturas.

Durante los últimos tres meses de 1944 el Mando de Bombardeo dedicó el 53 por ciento del tonelaje de bombas arrojado, a los bombardeos por zonas de las grandes ciudades alemanas, el 15 por ciento a ferrocarriles y canales, el 14 por ciento a plantas petrolíferas, el 13 por ciento a objetivos militares directos como apoyo de las fuerzas de tierra y el 5 por ciento a objetivos navales y varios. La concentración en el bombardeo de ciudades, cada vez mayor, supuso los dos tercios de la totalidad del esfuerzo realizado por el Mando en el mes de octubre, mientras que la concentración sobre los objetivos petrolíferos era todavía menor, sólo del 6 por ciento. Esto agrió la discusión entre Portal y Harris. Portal expresó su firme convicción de que los ataques a los objetivos petrolíferos tenían la capacidad de provocar el pronto fin de la guerra y también sus dudas sobre la eficacia que, desde ese punto de vista, pudieran tener los bombardeos por zonas. Repetidamente exigía a Harris dedicar más esfuerzo a la campaña del petróleo y menos al bombardeo de las ciudades. A pesar de que Harris no estaba de acuerdo con todo esto, en noviembre hubo un fuerte resurgir de los ataques a los objetivos petrolíferos llevados a cabo por el Mando de Bombardeo atacando con bombarderos pesados, de día y de noche, las plantas de Nordstern, Scholven,



Frankfurt **en marzo de 1945.**




Ataques contra plantas petrolíferas realizados por las tuerzas aéreas estratégicas aliadas desde abril de 1944 a abril de 1945.

Wesseling, Homberg, Wanne Eickel, Sterkrade, Castrop, Kamen, Bottrop y Dortmund. Estas operaciones consumieron alrededor de 13.000 toneladas de bombas, lo que supuso el 24 por ciento de la totalidad empleada en el mes.

El esfuerzo de la Octava Fuerza Aérea fue todavía mayor y sus Fortalezas y Liberators arrojaron 14.000 toneladas de bombas, lo que significaba un 39 por ciento de su esfuerzo total de noviembre, contra las plantas de Gelsenkirchen, Merseburg-Leuna, Gastrop, Sterkrade, Hanover, Hamburgo, Harburg, Bottrop, Misburg, Bohlen, Zeitz, Lützendorf y otras. La Decimoquinta Fuerza Aérea también incrementó el número de sus ataques contra objetivos del petróleo y, llegando a veces a operar hasta con 500 aviones, atacó varias plantas del Sur incluyendo las de Floridsdorf, Moosbierbaum, Blechhammer South, Korneuberg, Vienna-Lubau y Linz.

Como Spaatz y Portal esperaban, estos ataques fueron muy eficaces. Mientras Portal y Harris continuaban escribiéndose mutuamente sobre los méritos y deméritos del caso, Speer continuaba informando secretamente a Hitler. En uno de estos informes con fecha del 19 de enero de 1945 expresaba que en el mes de diciembre sólo se habían producido un total de 151.000 toneladas de gasolina de aviación, gasolina normal y aceite pesado, en vez de las 284.000 toneladas que se habrían producido en condiciones normales. Era particularmente chocante la insuficiencia en la producción de gasolina de aviación; si la producción total debía de haber alcanzado las 107.000 toneladas, la real fue de sólo 25.000. Las resrevas estaban prácticamente terminándose y Speer era cada vez menos optimista en cuanto a las posibilidades de reparar los daños producidos en las plantas. Hizo resaltar que las bombas más pesadas, usadas en los ataques nocturnos, y que, según decía, caían sobre sus objetivos con extraordinaria precisión, producían daños más duraderos y difíciles de reparar que las bombas ligeras arrojadas en los ataques diurnos. A pesar de todo, Speer tenía la esperanza de que pudiera llevarse z cabo la recuperación hacia el mes de abril, siempre y cuando los ataques cesaran o disminuyeran.

Tal y como estaban las cosas, la situación de Alemania era grave. Verdaderamente no hay duda de que hubiera podido ser, ya por entonces, fatal si los británicos y americanos, durante los meses de junio a diciembre de 1944, hubieran concentrado sus ataques en forma más exclusiva y persistente sobre los objetivos del petróleo. Esto es lo que pensaba Portal; lo malo es que, entonces, no tenía medios para saber con certeza que tenía razón.

Portal no era en absoluto el único en expresar su insatisfacción por el rumbo que estaba tomando la ofensiva de bombardeo. Tedder, que tenía un punto de vista parecido al de Eisenhower, tampoco estaba satisfecho. Su teoría sobre una estrategia aérea con un común denominador no estaba encontrando su perfecta expresión, por lo que en octubre redactó un memorándum en el que pretendía reunir en un solo patrón todos los elementos dispares de la política aérea. Los objetivos principales de este patrón eran el sistema de transportes de Alemania y su enfoque particular que, según él, debía de ser el Ruhr. Lo que ahora buscaba Tedder era aislar el Ruhr, lo que ciertamente constituía un objetivo con un denominador común, ya que todos los elementos de la fuerza aérea podían contribuir a su consecución y además su ejecución sería compartible tanto con el deseo de debilitar la industria alemana como el de ayudar a Eisenhower en las operaciones militares con las que ahora amenazaba al Ruhr.

Es posible que, en realidad, Tedder no fuera más que una víctima de su propia autopropaganda en el sentido de que el entusiasmo que sentía por la simetría y la lógica de su argumentación afectó su capacidad para darse cuenta de la realidad de una situación en la que por un lado Spaatz y Portal estaban convencidos de que el camino hacia la victoria era el bombardeo de objetivos petrolíferos y por otro Harris continuaba decidido a completar su ofensiva general por zonas que había costado a través de los años tantos recursos y tanta sangre. De todas formas las ideas de Tedder iban encontrando cada vez mayor expresión en las operaciones del Mando de Bombardeo, de la Octava Fuerza Aérea y de las Fuerzas Aéreas Tácticas.

El 11 de noviembre de 1944 Speer informó a Hitler que la situación en el Ruhr



**Tripulación de un bombardero Mosquito.**



**El bombardeo por zonas deja devastado el centro de la ciudad de Duren.**

había llegado a un momento crítico. Speer ya había tomado medidas en su intento de normalizar la situación: 50.000 trabajadores extranjeros anteriormente dedicados a la construcción de barricadas, fueron puestos a trabajar en la reparación del sistema de transportes del Rhur y sus alrededores, 30.000 más iban a ser dedicados a la reparación de los daños producidos en las industrias del Ruhr, sacándolos de las industrias dedicadas a la producción de armamentos. Se iban también a tomar medidas para restaurar los caminos fluviales y reforzar las defensas antiaéreas. Sin embargo, Speer admitía que en realidad estas medidas poco podrían influir en la situación, concretamente en el hecho de que el Ruhr podía darse por perdido para la economía bélica alemana. No era sólo que las industrias del Ruhr se estaban desmoronando como consecuencia de los daños producidos en ellas directamente, sino que, además, durante las seis semanas anteriores toda la zona había quedado progresivamente aislada de aquellas zonas donde su producción era necesaria.

Esto constituía, como lo hicieron la campaña contra los ferrocarriles franceses de marzo a junio de 1944 y la del petróleo de mayo a diciembre de 1944, un tercer caso claro de gran éxito comprobable a cuenta de la ofensiva estratégica aérea, éxito, que se debe observar, medido sobre la base de testimonios alemanes de primera mano, no por cálculos hechos por los aliados y basados principalmente en suposiciones y en buenos deseos.

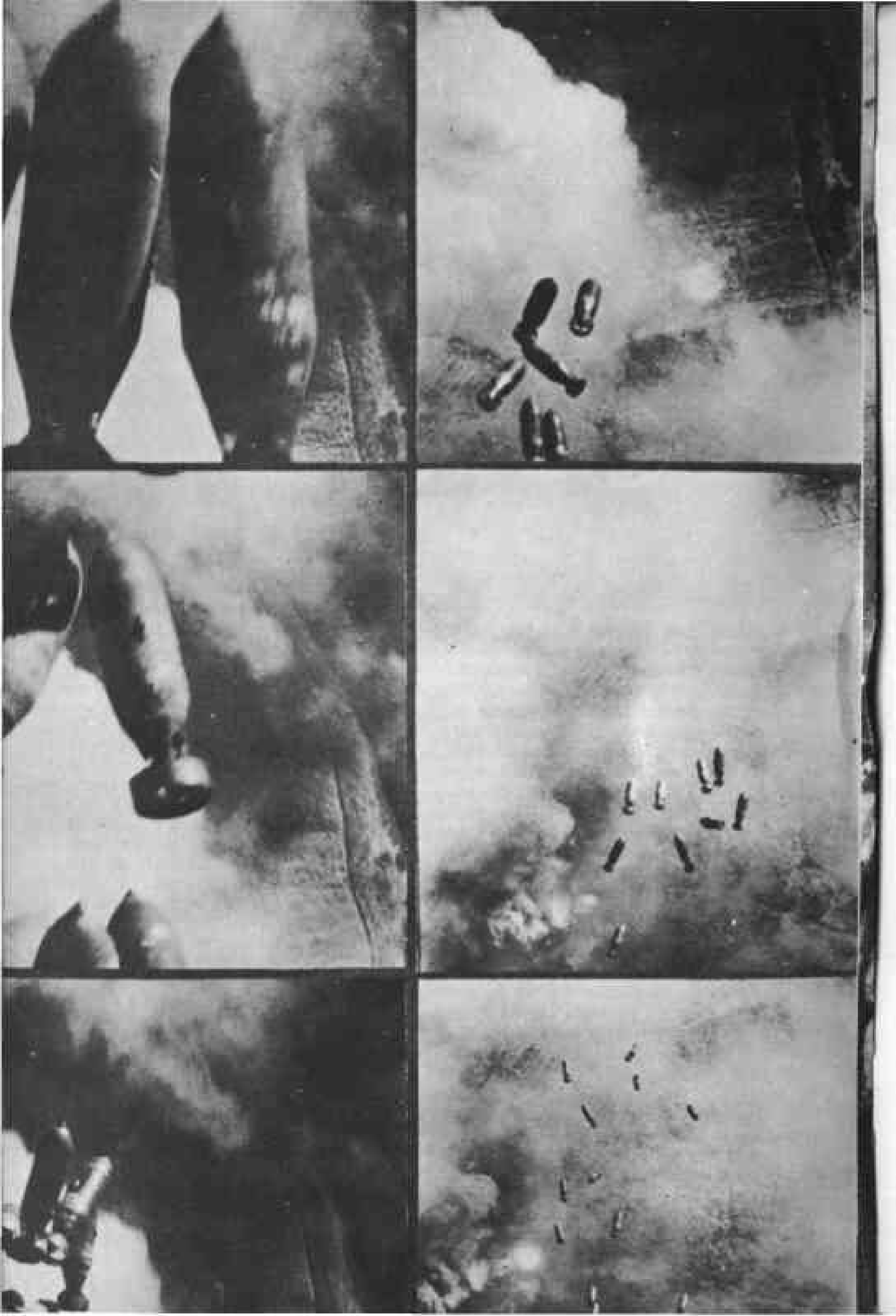
Aunque ello no podía saberse con certeza, en aquel tiempo, ni en Gran Bretaña ni en América, empezaba a quedar claro que los resultados más eficaces conseguidos por los bombarderos procedían de operaciones selectivas contra las comunicaciones y las plantas petrolíferas, no de los ataques generales a las grandes ciudades. De todas formas, hay que reconocer que la efectividad de los planes de bombardeo selectivo debía mucho a los ataques generales, que continuaron haciéndose y que, ciertamente, fueron lo más importante del esfuerzo que el Mando de Bombardeo realizó durante los últimos tres meses de 1944.

Durante este período el Mando de Bombardeo hizo ataques por zonas contra dieciséis ciudades del Ruhr, once más del Sur y Sudoeste y cinco en la Alemania Central o Norte. Los ataques más fuertes se hicieron contra Duisburg, Essenb Colonia y Dusseldorf, sobre las que se dejaron caer más de 38.000 toneladas de bombas. Desde principios de octubre a últimos de diciembre el Mando de Bombardeo dejó caer en su mayor parte, o al menos lo intentó, sobre el Ruhr alrededor de 60.830 toneladas de bombas. Por otras zonas los ataques se llevaron a cabo contra Ulm, Stuttgart, Karlsruhe, Heilbronn, Freiburg, Ludvigshafen, Saarbrucken, Nuremberg, Munich, Bonn, Coblenza, Bremen, Wilhemshaven, Brunswick, Osnabruck y Giessen.

En muchos de estos ataques, especialmente aquellos hechos contra el Ruhr, que había sido ya asolado por el fuego, la mayor parte de las bombas arrojadas eran de explosivos de gran potencia en contraste con la política anterior de arrojar primordialmente bombas incendiarias. Todo iba dirigido a aumentar los daños estructurales y a hacer que sus efectos fueran más duraderos. Por otra parte, muchos de los daños causados en muchas ciudades alemanas por los ataques de los americanos se debían a que, por la gran altura a que tenían que volar desde la cual arrojaban las bombas, con frecuencia éstas en lugar de caer en objetivos selectivos como plantas de petróleo o centros de distribución de materiales, caían en las ciudades.

Aunque la opinión de Harris, de que la política de bombardeos selectivos se basaba siempre en premisas falsas y de que la única forma de infligir verdaderos daños al enemigo era llevando a cabo los ataques por zonas, demostró ser errónea, especialmente en lo que se refiere a las campañas del petróleo y de los transportes, no hay duda, sin embargo, de que tanto la una como la otra debían parte de su éxito a las operaciones de Harris. La situación en que se encontraba el Ruhr, descrita a Hitler por Speer en noviembre de 1944, tanto como a los planes de bombardeo de Tedder, y probablemente mucho más, se debía a los bombardeos por zonas de Harris. Menos importante, aunque no sin importancia, era el hecho de que las pequeñas plantas de benzol alemanas, que contribuían con su producto al aprovisionamiento de petróleo, se encontraban con frecuencia en áreas industriales y en lugares determinados desconocidos de los servicios de inteligencia aliados. Un sin número de ellas fue totalmente destruido por ataques generales de zonas tanto en el Ruhr como en otros lugares.

La política de bombardeo por zonas a la

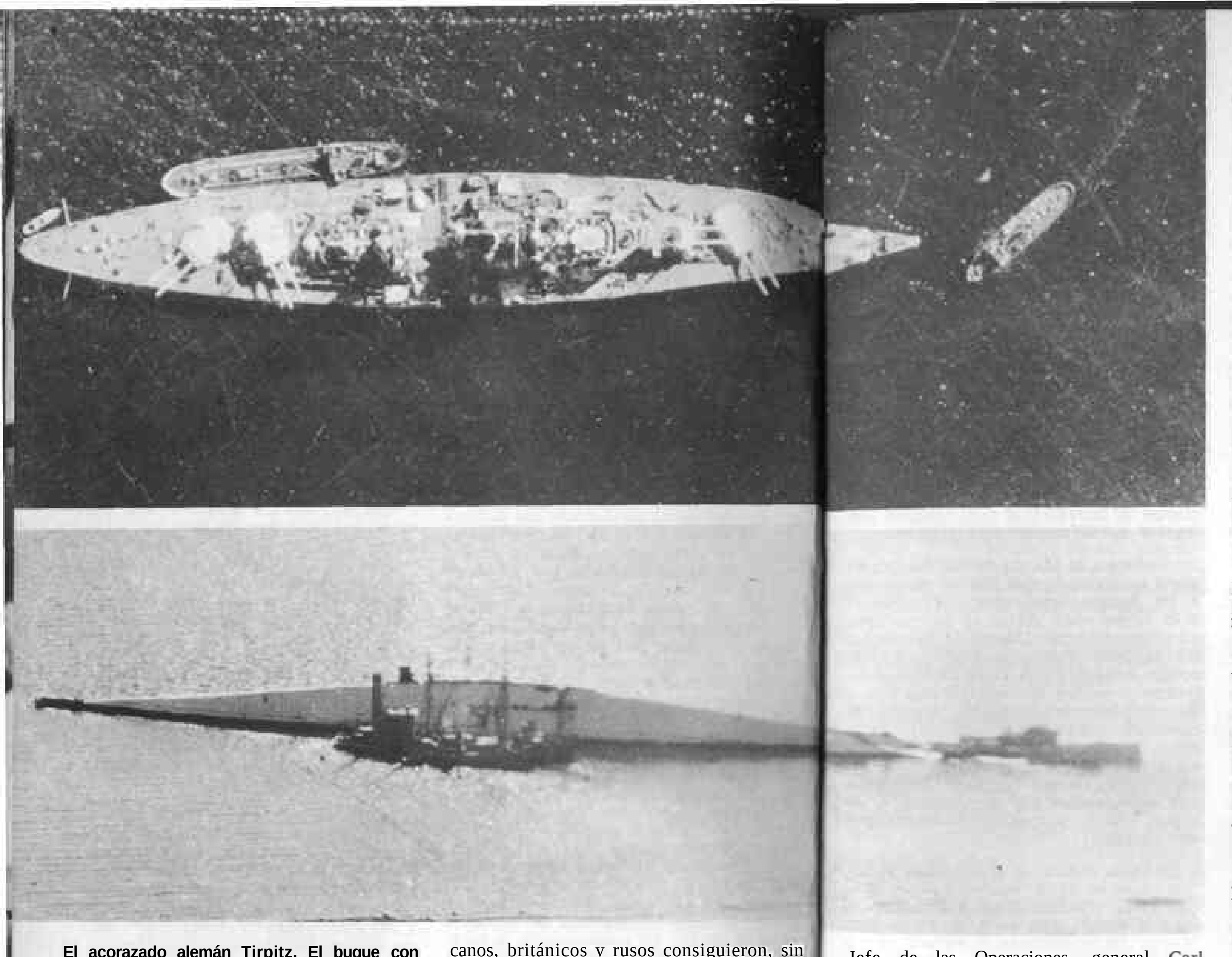


que se adhirió El Mando de Bombardeo con tanta persistencia produjo resultados cada vez más eficaces, no sólo por la potencia cada vez mayor con que se realizaba, sino porque se hacía cada vez con mayor precisión y mayor concentración sobre el objetivo. Las técnicas de bombardeo nocturno o diurno, en lo referente a precisión también se desarrollaban rápidamente. Y, además, el armamento necesario para hacer juego con estas técnicas estaba en camino. Las operaciones realizadas por el Mando de Bombardeo contra el acorazado alemán, *Tirpitz*, uno de los buques de guerra más poderosos y modernos del mundo, había sido durante largo tiempo como una espina clavada en los estados mayores navales aliados. Situado en una base noruega, tenía capacidad, aunque rara vez la usara, para salir y amenazar las líneas de comunicación marítimas británicas con Rusia o América. Su simple existencia obligada a los británicos a mantener una flota de guerra preparada para entrar en combate con él, flota que, de no ser por el *Tirpitz*, podría emplearse en otros lugares, quizá en el Pacífico. No es sorprendente, por lo tanto, que de vez en cuando se intentara destruirlo o, al menos, desmantelarlo. Un ataque verdaderamente épico contra él realizado por submarinos de bolsillo, en septiembre de 1943 le produjo considerables daños; las reparaciones que se le hicieron fueron parcialmente deshechas otra vez por un ataque efectuado contra él en marzo de 1944 por las Fuerzas Aéreas de la Armada. Con el verano, llegó el momento de volver a atacar. El acorazado estaba anclado en ese momento en el Fiordo Alten, casi en el extremo Norte de la larga costa noruega, y allí quedaba fuera del alcance de los Lancasters, ya que, por tener su base en Gran Bretaña, si llegaban hasta allí, no tenían alcance suficiente para el regreso. Así que se decidió intentar hacer el ataque desde la base rusa de Yagodnik en el Arcángel. En consecuencia, la tarde del 11 de septiembre salieron hacia Rusia treinta y ocho Lancasters armados con bombas Tallboy de 6.000 kilos y otras menores, especiales contra buques, llamadas Johnnie y Walker. Uno de ellos perdió su carga en el camino y regresó. Seis más se estrellaron al aterrizar en Rusia al serles imposible encontrar o hacer contacto con Yagodnik. Dos más llegaron a Yagodnik averiados y veintisiete lo hicieron en perfectas condiciones para la misión. Dos Liberators transportaron el personal de tierra, un Mosquito llegó para hacer los vuelos de reconocimiento atmosférico sobre el Fiordo Alten y otro Lancaster se envió para filmar la acción.

**Vista desde un bombardero Lancaster cuando soltaba su carga de bombas.**

El 15 de septiembre, después de algunas estrafalarias experiencias con sus anfitriones rusos, quienes, por cierto, les cobraron 9.239 rublos por el hospedaje, y después de un vuelo de reconocimiento hecho por el Mosquito, los veintisiete aviones destinados a la operación y el Lancaster destinado a la filmación, despegaron hacia el Fiordo Alten. Llegaron al Fiordo un poco antes de la una de la tarde; no había apenas nubes y el *Tirpitz*, aparentemente, no se había percatado de su llegada. En menos de un minuto cayeron cinco Tallboys, pero antes de que se pudieran conocer los resultados o llevar a cabo el resto del ataque el área quedó cubierta de una pantalla de humo. El Lancaster dedicado a la fotografía hubo de regresar a Washington nada más que con poco concluyentes evidencias. Los otros regresaron a Yagodnik y después a su base. Dos horas después el Mosquito volvió sobre el Fiordo para ver qué había pasado, pero el piloto no pudo ver, a través de los pequeños resquicios abiertos en lo que era ya una extensa nube, más que el buque se encontraba allí todavía. La fotografía hecha cinco días después mostró que el buque había sido averiado pero sin que indicara, en forma alguna, hasta qué punto.

La realidad era que el *Tirpitz* había sido casi herido de muerte en tan brillante y complicada operación. Los alemanes estimaron que se necesitarían por lo menos nueve meses para repararlo y decidieron no hacerlo. En lugar de eso, le llevaron a una penosa marcha de seis o siete nudos, de Alten a Tromsó, lo que le ponía al alcance de los Lancaster modificados, desde su base de Lossiemouth. Desde allí despegaron treinta y un Lancasters, pertenecientes, como anteriormente, a las Escuadrillas 617 y 9, y se dirigieron hacia el *Tirpitz* otra vez el 12 de noviembre de 1944. Le atacaron desde alturas comprendidas entre los 3.600 y 5.000 metros y cuando viraron para regresar, el acorazado ya estaba escorado. Poco después se dio la vuelta completa y enseñó la quilla. De los 1.900 hombres a bordo, mil murieron



**El acorazado alemán Tirpitz. El buque con el casco vuelto del revés después del ataque de la aviación.**

o fueron heridos. El Mando de Bombardeo no perdió ni aviones ni vidas.

Ni ese triunfo tan espectacular ni la enorme, aunque no muy bien coordinanada ofensiva de bombardeo, ni siquiera las vastas operaciones militares de americanos, británicos y rusos consiguieron, sin embargo, poner de rodillas a los indomables alemanes y a su poseso líder. Por el contrario, hacia fines de año, cuando parecía que la guerra debía de haberse acabado, los alemanes lanzaron la contra-ofensiva de las Ardenas.

El 14 de enero de 1945 el Comandante General de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos, general Arnold, escribió a su jefe, el Comandante en Jefe de las Operaciones, general Carl Spaatz:

"Nuestra superioridad sobre Alemania es ahora como mínimo de cinco a uno, pero a pesar de nuestras esperanzas, previsiones, sueños y planes todavía no hemos podido sacar de ello el partido que debiéramos. Aunque no podamos obligar a capitular a los alemanes con nuestros ataques aéreos, me parece, sin embargo, que este poderío tan tremendo debería proporcionarnos resultados mucho mejores y mucho más decisivos que los que obtenemos. Esto no supone crítica por mi parte, pues, francamente, no conozco la solución del problema, así que lo que estoy haciendo ahora es dejarme llevar por mis pensamientos en la esperanza de que ello os pueda inspirar de alguna forma que nos ayude a terminar esta guerra lo antes posible."

Esta reveladora confesión del general Arnold muestra la frustración y, hasta la melancolía, que presidían las conferencias aliadas en aquellos momentos. La ofensiva de las Ardenas, que había desviado de su camino completamente a las fuerzas aéreas aliadas y que había retrasado los planes de avance hacia el interior de Alemania de Eisenhower, tardó poco en contenerse, pero proporcionó la triste evidencia de que el poder de recuperación de los alemanes seguía allí. La guerra parecía que no se iba a terminar nunca, pero además, estaba entrando peligrosamente en un nuevo y alarmante período de desarrollo de nuevas armas. La bomba atómica era ya una posibilidad. Los alemanes habían construido ya, e incluso lanzado, sus aviones sin piloto V1 y sus cohetes parcialmente dirígidos, y mucho más avanzados, V2. En ese momento, demostraban llevar clara ventaja a los aliados en el desarrollo de vuelos tripulados a altas velocidades. Ya tenían buen número de aviones de caza a reacción en servicio. Además, los alemanes habían adaptado a sus submarinos unos respiraderos, conocidos como Schnorkels, lo que les permitía permanecer sumergidos mucho más tiempo, haciendo su persecución mucho más difícil. El dominio aéreo por el que tan penosamente se luchó, y que tan definitivamente se consiguió en 1944, ¿iba a ser invertido en 1945? ¿Podría ser vencida Alemania y derrocado Hitler en ese año? ¿Cuánto tiempo se podría hacer durar el esfuerzo bélico aliado- En ese momento los rusos tomaron la ofensiva y reanudaron su rápido avance hacia las fronteras orientales de Alemania.

Esta situación creó dentro del campo aliado occidental una serie de factores nuevos que afectaban a la orientación de las fuerzas de bombardeo angloamericanas. Primeramente, existía la consideración defensiva de que, además del gran esfuerzo dedicado por las fuerzas aéreas en diciembre de 1944 y enero de 1945 al reestablecimiento de la situación militar que si-

guió a la ofensiva de las Ardenas, habría que reanudar los ataques contra la industria alemana de producción de aviones de caza y contra los submarinos. En segundo lugar, se tenía la impresión de que el que se pudiera o no terminar pronto la guerra dependía, sobre todo, del avance ruso y, por lo tanto, se hacía necesario el crear los medios para ayudar al Ejército Rojo por medio de bombardeos. En tercer lugar, daba la sensación, apuntada tímidamente por el general Arnold y expuesta en forma manifiesta por el Jefe del Estado Mayor del Ejército de los Estados Unidos, general Marshall, de que urgía la búsqueda de nuevos sistemas, a ser posible decisivos y dramáticos, para los bombardeos pesados, con el fin de intentar despejar los contratiempos de diciembre y enero. En cuarto lugar, Portal y Tedder continuaban firmemente convencidos de que a pesar de lo confuso de la situación, debía seguirse dando prioridad a los planes, todavía vivos, del petróleo y de los transportes, ya que pensaban que esa era la mejor forma de dejar que los bombarderos decidieron el fin de la guerra.

El "tremendo poderío" a que se refería Arnold en su carta a Spaatz llegaba ahora, sin incluir las numerosas fuerzas aéreas tácticas, a una fuerza operativa de no mucho menos de 4.000 bombarderos. En enero de 1945 la Octava Fuerza Aérea enviaba con frecuencia 1.500 bombarderos en operaciones de un sólo día; la Decimoquinta, aunque era más pequeña, tenía en cambio un grado de precisión un poco más alto que la Octava. Sin embargo, ninguna de las dos había conseguido acostumbrarse al clima de Europa, especialmente al que prevalecía en los meses de invierno. Por ejemplo, durante el mes de enero, el 80 por ciento de los ataques realizados por la Octava y Decimoquinta Fuerzas Aéreas se hicieron, siguiendo indicaciones de radar, volando por encima de las nubes. El promedio de error circular de la Octava Fuerza en estos ataques fue alrededor de tres kilómetros en diámetro y el de la Decimoquinta de uno y medio aproximadamente.

El Mando de Bombardeo generalmente alcanzaba mejores resultados, tanto en condiciones como las mencionadas como con mejor tiempo. Apoyándose menos en tácticas de formación, las cuales, en cualquier caso, no tenía la habilidad suficiente para manejar en forma conveniente, el Mando de Bombardeo poseía, en cambio, tanto en ataques por zonas como de precisión, más inspiración individual y menos patrones de bombardeo a seguir, aunque estos últimos eran usados a veces por los británicos en ataques diurnos guiados por *Oboe y* por un nuevo sistema de radar llamado GH. El Mando de Bombardeo continuaba, asimismo, llevando mucha mayor carga de bombas que las Fortalezas americanas y los Liberators. No era sólo que el promedio de bombas transportadas en los bombarderos británicos, un peso aproximado de 4.000 Kgs en total, fuera más del doble del promedio americano, es que, además, llevaban las grandes bombas, incluida la Grandslam de 10 toneladas, que eran de especial importancia en las empresas más difíciles, como era el desmantelar permanentemente plantas petrolíferas, la destrucción de grandes viaductos como el de Bielefeld, la rotura de los diques en los canales y el hundimiento de acorazados o la perforación de túneles de ferrocarriles o de refugios, protegidos de hormigón, para submarinos.

Sin embargo, el Mando de Bombardeo era ahora substancialmente inferior en número a las fuerzas americanas. En enero de 1945 el promedio diario de fuerzas listas para la acción del Mando de Bombardeo era de 1.420. Para el mes de abril había subido hasta 1.609. A pesar de todo, estas fuerzas arrojaron el año 1945, mes a mes, aproximadamente el mismo tonelaje de bombas que la Octava Fuerza Aérea. Entre enero y mayo el Mando de Bombardeo arrojó 181.740 toneladas por 188.573 de los americanos, aunque hay que hacer notar que estos totales son el resultado de la suma exacta de cifras necesariamente aproximadas.

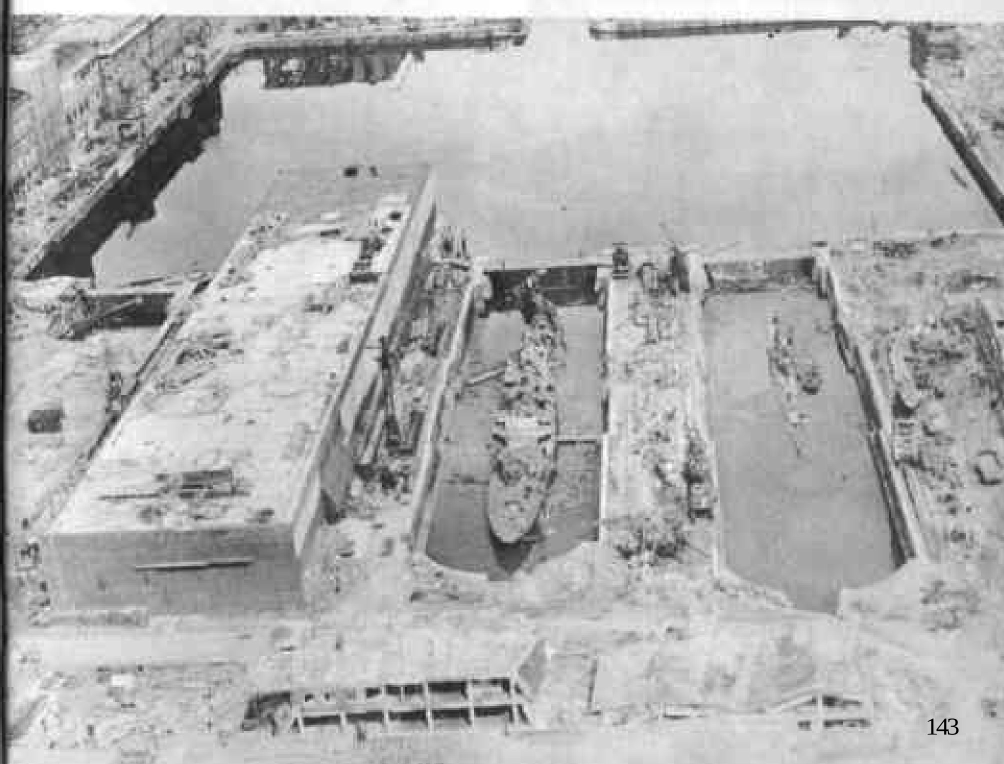
De todas formas, el Mando de Bombardeo siguió en deuda con los Estados Unidos en lo referente a sus operaciones. Y no sólo porque gran parte de los motores Merlin que propulsaban la mayoría de sus Lancasters, a muchos de sus Halifax y a todos sus Mosquitos, estuvieran construidos bajo licencia en los Estados Unidos, sino también porque el bajo número de pérdidas que ahora se producían eran testimonio constante de la eficacia del dominio aéreo, que por encima de toda consideración, era debido a las Fortalezas Americanas y a sus bombarderos Liberator y a sus aviones de caza Mustang, Thunderbolt y Lightning. En verdad, de los 67.483 vuelos realizados por el Mando de Bombardeo en 1945 antes del VE-Day (Día de la Victoria), sólo 608 no regresaron.

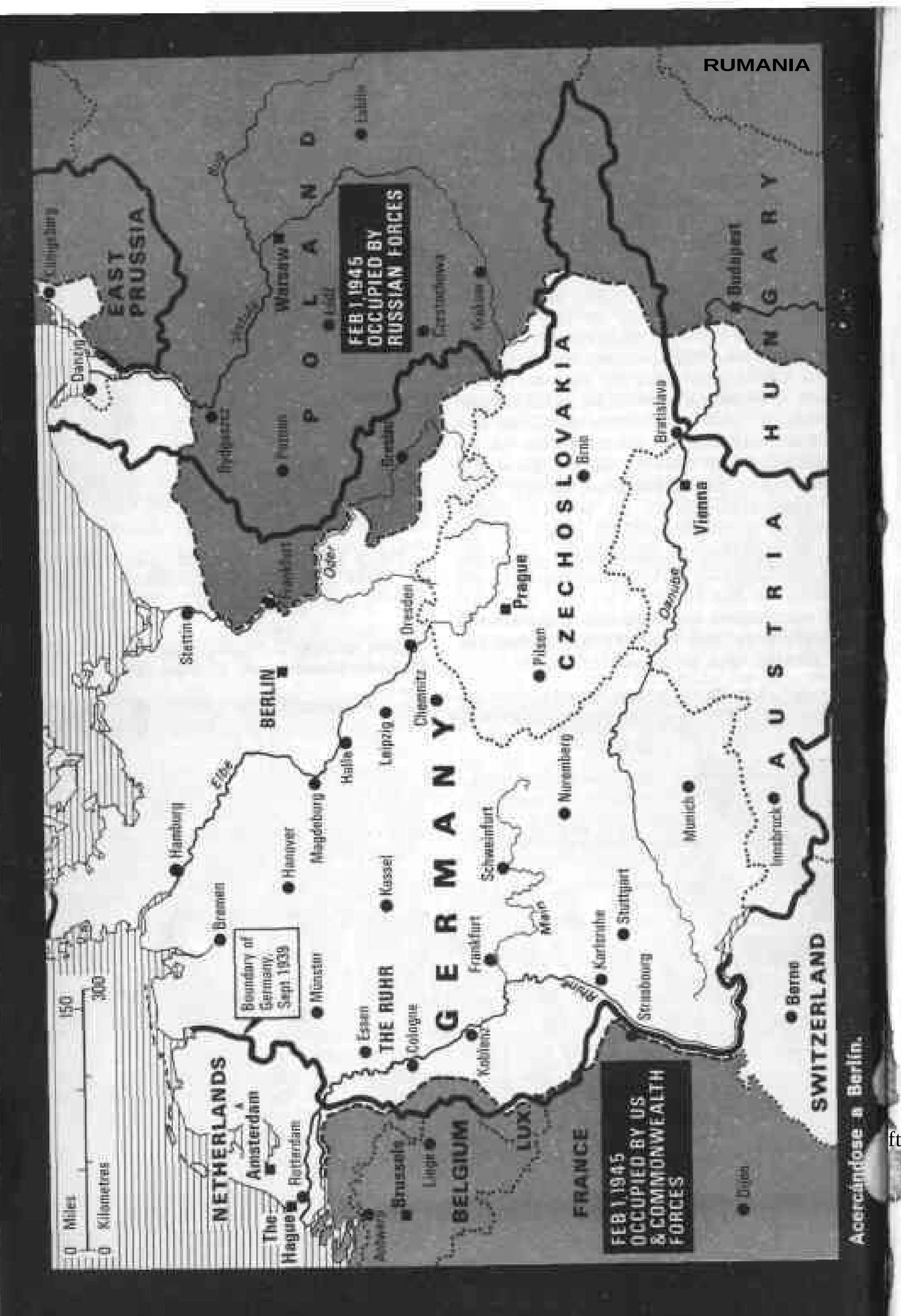
El total del esfuerzo realizado por el Mando de Bombardeo, en lo que se refiere a tonelaje de bombas arrojado, se distribuía así: un 30 por ciento dedicado al bombardeo por zonas de las ciudades, un 25 por ciento a objetivos petrolíferos, alrededor del 15 por ciento sobre objetivos del sistema de transportes, alrededor del 14 por ciento en bombardeos de objetivos militares directos, como fortificaciones y tropas, un 6 por ciento sobre objetivos navales y el uno por ciento restante sobre objetivos diversos. La tarea desempeñada por los americanos ponía de manifiesto una mayor concentración en el bombardeo del sistema de transportes y menor en el de las ciudades, aunque éstas no eran denominadas así por los americanos en su clasificación de objetivos; pero, en conjunto, la distribución de su tarea correspondía más o menos a la del Mando de Bombardeo y en esta fase final las operaciones entraban más dentro de la categoría de una ofensiva de bombardeo combinada que lo había sido antes.

A pesar de las perturbaciones, cambios y vaguedades que se habían producido, hubo una real y efectiva concentración de esfuerzo en la campaña del petróleo, la que hacia abril llegó a su total madurez. La Octava Fuerza Aérea hizo una gran contribución, al principio, atacando Ploesti, y después, concentrando sus ataques sobre objetivos austriacos, húngaros y del Sur de Alemania. Desde luego lo más importante de la campaña cayó sobre los hombros de la Octava Fuerza Aérea y el Mando de Bombardeo, y, por supuesto, los objetivos más importantes fueron las plantas de obtención de petróleo sintético. Entre mayo de 1944 y abril de 1945. el Mando de Bombardeo, en estas operaciones, atacó 42 plantas, sobre las que arrojó más de 63.000 toneladas de bombas; esos ataques fueron compartidos con la Octava Fuerza Aérea que, a su vez, arrojó sobre las plantas de petróleo 45.000 toneladas de bombas.

Hacia febrero habían sido destruidas casi todas las plantas petrolíferas y hacia marzo, todas las importantes, quedando

**La base alemana de Kiel en** 1945.






Acercándose a Berlín.

sólo unas pocas y pequeñas fábricas de benzol como suplemento de los suministros, cada vez menores, de petróleo natural húngaros. El ejército alemán y sus fuerzas aéreas se veían ahora obligados a depender del combustible que quedaba almacenado en los pocos depósitos que todavía no habían sido bombardeados. A partir de abril, debido a la escasez de combustible, Alemania quedó totalmente imposibilitada para llevar a cabo ningún tipo de operación militar o aérea en gran escala. Si bien tardó en llegar, el resultado, por sus efectos, fue, al fin, completamente decisivo.

Los efectos producidos por el bombardeo sobre el sistema de transportes no fueron mucho menos decisivos. Hacia el 24 de marzo de 1945, el Ruhr había sido ya completamente incomunicado del resto de Alemania por una campaña de bombardeos en la que las fuerzas aéreas tácticas británicas y americanas colaboraron en gran manera al esfuerzo de los bombarderos pesados, a pesar de ello, esta empresa sólo pudo lograrse una semana antes de que el área fuera completamente cercada por los ejércitos aliados. Aun así, la industria alemana ya había sufrido enormemente los efectos del anterior aislamiento parcial del Ruhr, y, cuando éste se perdió, el ataque general sobre las comunicaciones ya estaba produciendo cierta paralización industrial, militar e incluso administrativa en muchas partes de la nación.

Al igual que en el caso de la campaña del petróleo, los resultados absolutos del bombardeo fueron casi alcanzados al mismo tiempo que el avance de los ejércitos tanto por el Oeste como por el Este, pero, por supuesto, este avance se debía en gran parte a las campañas aéreas estratégicas contra los transportes y el petróleo. Sin embargo, los estados mayores del aire británicos y americanos buscaron además otros medios de acelerar la victoria militar. Particularmente, a principios del año, cuando, debido al sentido de frustración que se tenía y a la creencia de que la única esperanza de pronta victoria residía en la ayuda a la ofensiva rusa que había comenzado a mediados de enero, se prestó atención para ayudar a los rusos por medio de los bombardeos. Así, el antiguo plan, conocido como Thunderclap, dio lugar a una nueva aplicación. Como se recordará, el plan Thunderclap se refería al momento en que los ejércitos alemanes estuvieran ya prácticamente derrotados en los campos de batalla y los aliados no estuvieran seguros de si iban a tener que enfrentarse a la posibilidad de rendición organizada o a la explosión de movimientos clandestinos y a la anarquía. Se pensó que en tal situación un demoledor y repentino ataque desde el aire, probablemente contra Berlín, podría producir en las autoridades alemanas un estado de ánimo adecuado para hacer la rendición en forma organizada y en el pueblo alemán la disposición para aceptarla.

Hacia finales de enero surgió la idea de que este plan, combinado con ataques a las comunicaciones alemanas detrás del frente oriental, podría ser un camino eficaz para hacer posible la contribución de los bombarderos a la aceleración del avance ruso. Los ataques a Berlín se proyectarían con el fin de convencer a los alemanes de que toda resistencia futura sería muy costosa y sin esperanzas. Los ataques sobre las comunicaciones tendrían como objetivo el retrasar la llegada de tropas alemanas a los puntos de avance ruso. Se esperaba asimismo que Berlín se hallaría lleno de refugiados huidos del avance soviético y, en consecuencia, que un fuerte bombardeo en el momento crítico produciría graves problemas administrativos a los alemanes. Finalmente, era también creencia general que sería deseable demostrar a los rusos que los británicos y americanos tenían la capacidad y la voluntad de proporcionarles asistencia activa en sus operaciones militares.

Todo esto estaba claro y daba expresión a un sentimiento pronunciado de que algo drástico y fuera de lo ordinario se debía de emprender con el fin de activar la guerra y de acercarla a su final. De aquí en adelante, sin embargo, la historia se hace un poco más confusa, y puesto que el desarrollo y ejecución últimos del plan han dejado sus dudas, sobre todo en algunos, sobre la conducta de británicos y americanos, y también, puesto que hasta nosotros todavía ha llegado considerable cantidad de malos entendidos y tergiversaciones, será interesante describirlo con cierto detalle.

El 25 de enero de 1945, por la tarde, el segundo jefe del Estado Mayor del Aire, Sir Norman Bottomly, telefoneó a Harris para informarle del desarrollo de los acontecimientos y planes y discutirlos con él. Harris le dijo que él ya tenía la idea de



Dresde.

atacar Berlín y sugirió que esta acción se debería completar haciendo ataques de naturaleza similar y simultáneamente contra Chemnitz, Leipzig y Dresde. Al igual que Berlín, podría ser que estas ciudades estuvieran también llenas de refugiados del avance ruso y además eran puntos centrales en el sistema de comunicaciones alemán del frente Oriental. Al día siguiente, Bottmly informó de esta conversación a su jefe, Portal, e indicó que, si los ataques a Berlín iban a hacerse a tan gran escala debía de solicitarse la colaboración del general Spaatz y sus fuerzas.

En ese momento, Portal estaba preparándose para acompañar al primer ministro a Malta, camino de la Conferencia de la Gran Alianza que se iba a celebrar en Yalta bajo el auspicio de los rusos, y además, ya tenía otra razón urgente para considerar cómo se debía de adaptar, en caso de que se llevara a cabo, la política de bombardeos de forma que éstos ayudaran a los rusos. La tarde anterior, Mr. Chruchill, que probablemente tenía en la cabeza la preocupación de cómo se desarrollarían sus conversaciones con Stalin, preguntó al Ministro del Aire, Sir Archibald Sinclair, por los planes que hubiese dirigidos a atacar desde el aire a los alemanes durante su retirada de Breslau. Al menos, eso es lo que creyó Sinclair que le habían preguntado.

Así que el 26 de enero Portal dio su opinión en cuanto a qué debía de hacerse. Se pronunció en contra de cualquier operación masiva sobre Berlín. Creía que los resultados no serían totalmente decisivos y temía que el número de bombarderos perdidos fuera grande. Tampoco se mostraba favorable a cualquier distracción de las tareas de bombardeo hacia el sistema de comunicaciones del frente Oriental. Creía que no valdría la pena. Estimaba mucho más conveniente seguir dando la máxima prioridad a los ataques contra la producción alemana de petróleo. De todas formas estimaba que sería deseable hacer un ataque fuerte contra Berlín y también bombardear Dresde, Leipzig, Chemnitz "o cualquier otra ciudad en la que un fuerte bombardeo causara no sólo confusión entre los evacuados del Este, sino que también entorpeciera el movimiento de tropas desde el Oeste."

Por consiguiente, el mismo 26 de enero Sinclair dirigió una nota al primer ministro en la que trataba sobre la información pedida la tarde anterior. Decía que los blancos ofrecidos por los alemanes en retirada masiva hacia Berlín y Dresde serían mejor aprovechados por fuerzas aéreas tácticas y que esa posibilidad debía ser explotada por aviones de caza rusos volando a ras de tierra. Veía pocas posibilidades en una intervención de *los* bombarderos pesados británicos y americanos en acciones tácticas de este tipo, especialmente, porque no tendrían medios para saber exactamente los lugares donde terminaban los alemanes y empezaban los rusos. Expuso también el punto de vista de que el mejor empleo que se podía dar a los bombarderos pesados era el mantener la campaña del petróleo, pues esto beneficiaría no sólo a los aliados occidentales, sino a los rusos también. En todo caso, cuando el tiempo no estuviera en condiciones para operaciones de la campaña del petróleo sería el momento, según Sinclair, de bombardear Berlín "y otras ciudades de Alemania oriental como Leipzig, Dresde y Chemnitz que eran no sólo los centros de control administrativo de los movimientos tanto civiles como militares, sino los principales centros de comunicación a través de los cuales pasaba el grueso de los movimientos de tráfico." La nota enviada por Sinclair terminaba diciendo que la posibilidad de llevar a cabo tales ataques a escala suficiente para que tuvieran efectos críticos sobre la situación en la Alemania Oriental, "se estaba considerando."

Esto no era bastante para el primer ministro quien naturalmente pensaba que había llegado el momento, no de proseguir las discusiones, sino de actuar inmediatamente. Dijo a Sinclair que el hostigamiento táctico de los alemanes en su retirada del frente Oriental le tenía sin cuidado; lo que quería saber era "si Berlín y, sin duda, otras grandes ciudades del Este de Alemania no deberían ser consideradas como objetivos especialmente interesantes." Se alegraba de que esta cuestión "se estuviera considerando", pero, concluía, "le ruego me informe mañana sobre aquello que vaya a hacerse."

Así, la situación, una vez más, quedaba clara. El 27 de enero sin ir más lejos, Bottmly, oficialmente en nombre del Estado Mayor del Aire, ordenó a Harris que, tan pronto como la luna y las condiciones atmosféricas lo permitieran "hiciera un ataque fuerte contra Berlín y ataques parecidos contra Dresde, Leipzig, Chemnitz y otras ciudades convenientes." Sinclair informó en seguida a Churchill sobre esto. Añadió que Harris se había comprometido a intentar realizar estas operaciones tan pronto como la luna empezara a menguar y el tiempo fuera bueno. Sinclair advirtió al primer ministro que ello probablemente no sucedería antes del 4 de febrero. Antes de salir para Malta, Portal y Borttmly discutieron con Spaatz sobre la cuestión de las prioridades, y, poco después, Bottomly y Spaatz conferenciaron con Tedder. El 31 de enero Bottomly estaba en condiciones de hacer saber a Portal, que se encontraba entonces en Malta, que habían llegado a un acuerdo y que el orden de prioridad aceptado era: primero, la campaña del petróleo, segundo, el bombardeo de Berlín, Leipzig, Dresde y otras ciudades, tercero, las comunicaciones de los frentes del Este y del Oeste, cuarto, las fábricas de aviones de propulsión a chorro y un cometido secundario contra las fábricas de carros de combate. Spaatz ya había dado órdenes a la Octava Fuerza Aérea para comenzar el plan con el ataque a Berlín. En vista de la rapidez del avance ruso, se creyó conveniente informar a los rusos sobre estos planes.

En Yalta, efectivamente, se discutieron estas cuestiones. En un memorándum presentado el 4 de febrero por el segundo jefe de Estado Mayor del Ejército Rojo, los rusos pedían a sus aliados occidentales que evitaran el movimiento de tropas alemanas desde el frente occidental, desde Noruega o desde Italia, a su propio frente "por medio de ataques aéreos contra los sistemas de comunicaciones", y, en particular, pedían que "los centros, Berlín y Leipzig, fueran paralizados" por medio de bombardeos.

Mientras tanto, el 3 de febrero el plan había entrado en acción. Casi mil Fortalezas de la Octava Fuerza Aérea americana se presentaron en Berlín con condiciones atmosféricas favorables y a una altura de 8.000 a 9.000 metros y llevaron a cabo un ataque enormemente destructivo sobre los centros administrativos de la ciudad. Las bajas sufridas por los berlineses fueron extraordinariamente altas y es posible que murieran alrededor de 25.000 personas. El 6 de febrero la Octava Fuerza Aérea bombardeó Magdeburg y Chemnitz con 800 toneladas de bombas, aproximadamente, sobre cada una. La noche del 13 de febrero el Mando de Bombardeo envió, en dos oleadas, algo más de 800 aparatos sobre Dresde. Las condiciones de vuelo fueron magníficas. La oposición alemana tanto en ruta como sobre el objetivo fue nula. La concentración y precisión del ataque fue excepcional y los daños infligidos sin precedentes. El 14 de febrero a la luz del día, 400 bombarderos de la Octava Fuerza Aérea bombardearon la ya completamente devastada ciudad y esa misma noche el Mando de Bombardeo atacó Chemnitz en lo que resultó ser una operación mucho menos efectiva. La Octava Fuerza Aérea continuó llevando el plan adelante con ataques diurnos aún más fuertes, incluyendo otro sobre Berlín el 26 de febrero y dos más sobre Dresde el 2 de marzo y el 17 de abril.

Se produjo una enorme y terrible destrucción. El castigo mayor, por gran diferencia, cayó sobre Dresde durante el ataque nocturno del Mando de Bombardeo, el cual produjo tormentas de fuego, ruina y muerte en una escala que recordaba lo sucedido a Hamburgo en julio y agosto de 1943 y anticipaba lo que sobrevendría contra Tokio a consecuencia de las bombas incendiarias y contra Hiroshima y Nagasaki a causa de las bombas atómicas.


un **Lancaster en despegue nocturno.**

# Sumario y veredicto

Al final de la guerra la opinión pública volvió la espalda a la política de bombardeo. especialmente en Gran Bretaña, donde tan fuertemente fue apoyado. No era sólo que la gente estuviera haría de guerra y asqueada de sus horrores. Parecía existir un sentimiento especial de horror frente a los bombardeos; y, aún un cuarto de siglo después, son las tragedias y los sufrimientos producidos por los bombardeos lo que parece ofender el recuerdo y haber quedado grabado en la gente más que otras atrocidades cometidas en el siglo XX como, por ejemplo, los campos de concentración alemanes o la Revolución rusa o la matanza de la infantería en la Primera Guerra Mundial o el sino de los prisioneros que cayeron en manos de los japoneses en la Segunda.

El bombardeo estratégico, que por su misma naturaleza debe ser realizado contra el mismo centro vital de las naciones, es, ciertamente, algo terrible de padecer y aún de contemplar, y la ampliación de su potencia al introducirse el uso de armas atómicas en los últimos momentos de la guerra contra el Japón hace de su aplicación futura una perspectiva virtualmente inconcebible. Pero sea lo que sea lo que reserve el futuro no podrá cambiar lo sucedido en el pasado y la importancia que tuvo el bombardeo estratégico en la Segunda Guerra Mundial merece ser juzgada friamente.

El mayor peso de los bombardeos en la Segunda Guerra Mundial fue sufrido por las naciones agresoras, Alemania y Japón; agresoras en el sentido de que, sean las que sean las discusiones y los argumentos, fueron ellas, y no los británicos, los franceses, los americanos o los rusos, las que provocaron la guerra. Desde luego hubiera sido mucho mejor para los alemanes y los japoneses que el bombardeo se hubiera reducido a esferas tácticas y empleado solamente como apoyo directo de ejércitos y flotas. Si hubiera sido así, sus naciones habrían escapado de la terrible destrucción que cayó sobre ellas, y sus fuerzas, inicialmente muy superiores, hubieran tenido, al menos, perspectivas más risueñas de ganar la guerra.

Cuando los alemanes llegaron a la costa del Canal en 1940, no había en Inglaterra muchos escrúpulos en lo que se refiere a bombardear sus ciudades. Después de que los japoneses hundieran la flota americana anclada en Pearl Harbour el año 1941, no había muchos americanos que hubieran retirado el saludo al general Doolittle que fue quien dirigió el primer bombardeo de Tokio. Mientras luchaban en las cercanías de Moscú, Leningrado o Stalingrado por su supervivencia, seguramente no muchos rusos habrían condenado a Stalin por aplaudir los ataques zonales británicos contra Berlín. El primer y esencial paso a dar al enjuiciar friamente el bombardeo es aceptarlo en su verdadero contexto histórico.

Existe, sin embargo, la consideración que han producido diversas valoraciones del bombardeo estratégico en el sentido de que fue ineficaz y, por lo tanto, y en ese mismo sentido, injustificable, puesto que causó sufrimiento y muerte sin contribuir a la victoria. Se oye con frecuencia, tanto en Gran Bretaña como en América, que hubiera sido mejor, en lugar de desarrollar una campaña de bombardeos de largo alcance, dedicar el potencial aéreo a la guerra marítima o terrestre. Mejor no sólo estratgicamente, sino también moralmente. Una variante algo más tolerante del mismo argumento, que también se presenta con frecuencia, es que el bombardeo estratégico no fue imperdonable por sí mismo, sino por los casos en que se aplicó. Particularmente se sugiere a veces que los bombardeos se debían de haber limitado a "objetivos militares". Las poblaciones civiles no debían de haber sido atacadas. Es decir, que se podían haber asegurado las virtudes del bombardeo en cuanto a su influencia en ganar la guerra, y evitado sus implicaciones morales.

En verdad, si Gran Bretaña y América no hubieran construido sus fuerzas de bombardeo estratégico y no hubieran dedicado todos sus esfuerzos a objetivos militares y marítimos, se puede argumentar que sus victorias en el Norte de África posiblemente hubieran llegado más fácilmente o que su victoria en la Batalla del Atlántico hubiera venido un poco antes y en forma más convincente. Sin embargo, ninguna de estas tesis se puede probar. El hecho de que los aliados no hubieran tenido el Mando de Bombardeo y las Fuerzas Aéreas Estratgicas de los Estados Unidos en Europa, no quiere decir de ninguna manera que hubieran necesariamente estado en posesión de fuerzas aéreas militares y marítimas efectivas. En cualquier caso, tanto el Mando de Bombardeo como las Fuerzas Aéreas Estratégicas americanas contribuyeron enormemente a la batalla terrestre y a la guerra en el mar. Además, si estas fuerzas no hubieran sido creadas, puede afirmarse categóricamente que al esfuerzo bélico contra Alemania le hubieran faltado tres valiosos elementos. Primeramente, después de Dunkerque, Gran Bretaña se hubiera visto sin medio alguno de hacer sentir la guerra directamente en Alemania, a no ser que hubiera estado preparada para desembarcar unidades Comando en territorio alemán. En tales condiciones, podemos preguntar si la moral de lucha británica hubiera podido ser mantenida. En la realidad, el Mando de Bombardeo, continuando sus ataques sobre Alemania desde mayo de 1940 hasta mayo de 1945, proporcionó el elemento necesario de ataque directo y la esperanza de resultados decisivos a lo largo de la guerra.

En segundo lugar, hay que admitir que, sin la ofensiva aérea estratégica, la batalla por el dominio del aire, que fue llevada a cabo y ganada gracias a la acción de los bombarderos y cazas de gran alcance usados por los americanos en sus ataques diurnos en febrero y marzo de 1944, no podría haberse realizado y conseguido sobre Alemania, como en realidad lo fue. Como no puede haber duda de que esta batalla por el dominio del aire fue una de las batallas decisivas de la guerra, pues hizo posible el desembarco de Normandía y la fase efectiva de la ofensiva aérea estratégica, los resultados de no haberla ganado hubieran sido incalculables. Muy probablemente hubieran cambiado el curso y la duración de la guerra.

En tercer lugar, si al paso de los años no se hubiera montado la ofensiva aérea estratégica como tal instrumento de destrucción, hasta el punto que llegó a serlo

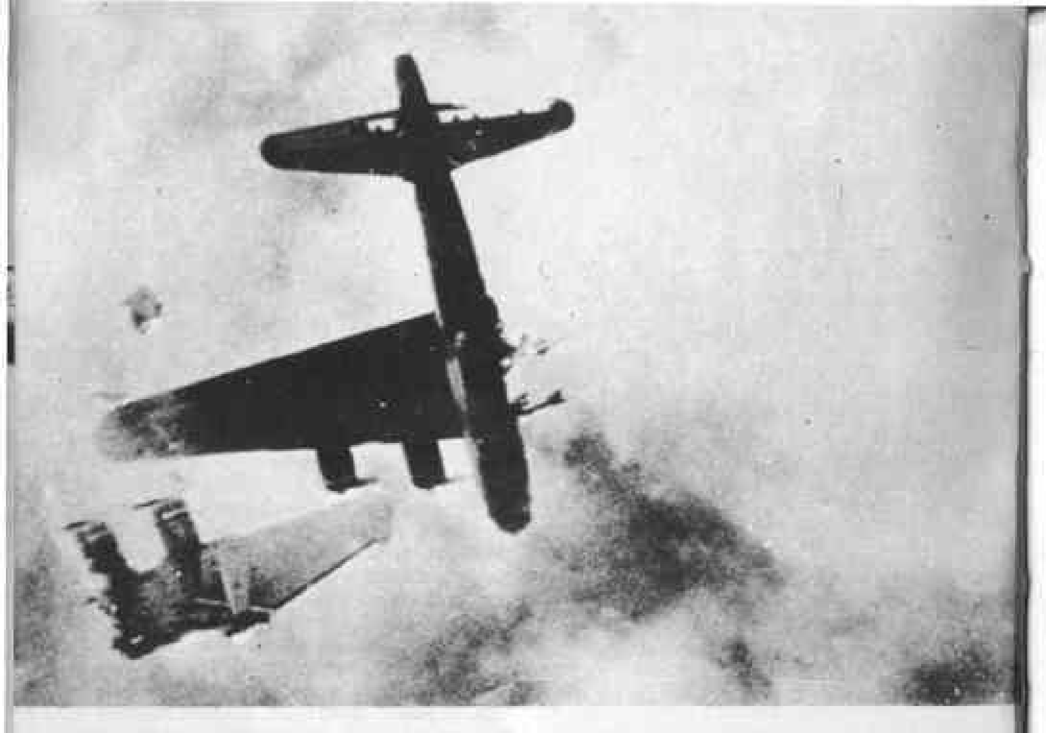



hacia 1944, ni la campaña de los ferrocarriles franceses de marzo a junio de 1944, ni la campaña del petróleo de mayo de 1944 a abril de 1945, ni la campaña de los transportes del mismo período hubieran podido emprenderse. En tales circunstancias, es perfectamente razonable preguntarse si los ejércitos de Eisenhower, que ya encontraron su avance lo suficientemente lento y difícil, hubieran podido jamás afirmarse en las playas y avanzar hacia el interior desde Normandía y si hubieran podido atravesar Francia y llegar hasta el corazón de Alemania.

Tan decisivas operaciones de la Fuerza Aérea Estratégica fueron, sin embargo, todas de naturaleza selectiva. La batalla por la superioridad aérea sobre Alemania se libró por encima de los bombarderos, y mientras éstos atacaban objetivos elegidos de la economía de guerra alemana, principalmente la industria aeronáutica. Las campañas de los ferrocarriles, del petróleo y de los transportes también fueron selectivas en el sentido de que no se ocupaban de objetivos extensos. Todas llevaban consigo el ataque a las ciudades y, por tanto, a los civiles, ya que los centros de aprovisionamiento y distribución de materiales, por ejemplo, y las fábricas de petróleo, estaban emplazadas frecuentemente en áreas urbanas, pero los ataques se hicieron contra las instalaciones, no contra el pueblo. Los ciudadanos muertos fueron muertos incidenialmente, no deliberadamente. De los ataques por zonas contra los centros de las principales ciudades alemanas, no se podía decir sinceramente lo mismo. En este caso, se escogían blancos cuyo bombardeo produjera la mayor dislocación general posible en la ciudad en cuestión. El objetivo buscado era el de dejar a la gente sin casas y el de destruir los lugares de recreo y los servicios públicos como agua, gas, electricidad y transportes. Inevitablemente, esto llevaba consigo el atacar también a los habitantes. El bombardeo por zonas fue un ataque directo contra el pueblo alemán.

Las fuerzas de bombardeo americanas nunca adoptaron abiertamente una política de bombardeo general por zonas contra Alemania, si bien, posteriormente, sí lo hicieron para atacar ciudades japone-

**Lancasters de la 50 escuadrilla.**



**Pieza a cuenta de los cazas alemanes.**

sas, a pesar de lo cual también con frecuencia, tanto casual como intencionadamente, llevaron a cabo ataques por zonas contra ciudades alemanas incluyendo Berlín y Dresde. Siempre se afirmaban en su punto de vista de que sus objetivos eran las zonas de distribución de materiales o las fábricas, las que, casualmente, estaban situadas en el interior de las ciudades. La aceptación manifiesta de una política de bombardeo por zonas de Alemania fue, por tanto, de propiedad británica y surgió y se mantuvo por dos razones principales. En primer lugar, durante las etapas iniciales de la campaña, llegó a ser probable y después seguro que aún en el ataque más preciso que fuera capaz de realizar, el Mando de Bombardeo no podría, en circunstancias normales, concentrar su ataque en ningún objetivo más pequeño que lo fuera el centro de una ciudad. En otras palabras, si se escogiera como objetivo del ataque algo situado en el mar o en campo abierto, la inmensa mayoría del esfuerzo se desperdiciaría en forma inofensiva en el agua o en pleno campo. Si, por otra parte, el blanco escogido fuera el centro de las ciudades, la mayor parte de los explosivos producirían estragos de toda índole sobre Alemania. En los momentos en que ésta era la única posibilidad al alcance de la mano para producir daños en Alemania, estas consideraciones tenían un atractivo bastante lógico, especialmente teniendo en cuenta que, quizá en forma menos excusable, los alemanes habían adoptado la misma política atacando Londres, Coventry, Birmingham, Manchester, Hull, Glasgow, Plymouth y otras ciudades británicas.

La segunda razón para apoyar la idea del bombardeo por zonas era la falibilidad evidente de los servicios de inteligencia. Ataques sobre determinados objetivos, como los realizados contra las plantas de rodamientos a bolas de Schweinfurt, la presa de Möhne y otros podían perfectamente producir resultados muy desalentadores, no porque fracasaran, sino porque el esfuerzo bélico alemán dependía de ellos mucho menos de lo que se había supuesto. Las ciudades completas, sin embargó, no podían esconderse bajo tierra ni de ninguna otra manera, ni, a largo plazo, podía pasarse sin ellas. El ataque generalizado no basaba su éxito en la exactitud de los informes de los servicios de inteligencia en tan gran medida como lo hacía la política de ataque selectivo.



Este fue un argumento que conservó su vigor al pasar el tiempo, cuando, en 1944, en muchas ocasiones, el Mando de Bombardeo tuvo la posibilidad operativa de escoger entre los ataques por zonas y los de precisión, esto es, cuando tuvo, con el desarrollo de las nuevas técnicas y con la seguridad que daba el dominio del aire, la capacidad para bombardear en forma precisa no sólo ciudades, sino instalaciones determinadas. Este fue el origen del desacuerdo entre Portal y Harris, que se hizo tan pronunciado en octubre de 1944 y en los meses siguientes. Aun así hubo otras muchas ocasiones en las que aquellos quienes dirigían la estrategia de la guerra consideraban que la mejor política a mano todavía parecía ser la de los grandes ataques por zonas. Una ocasión de ese tipo fue la que llevó a la destrucción de Dresde en febrero de 1945.

Los bombardeos por zonas en general y los ataques contra Dresde en particular, a la luz de las investigaciones de posguerra, han tenido muy mala prensa. Ello, sin duda, se debe en gran medida al hecho de que los bombardeos por zonas producían resultados que eran descorazonadores y además marcadamente menos eficaces que los ataques selectivos, y a que la destrucción de Dresde fue no sólo excesiva, sino, posiblemente, por el momento en que ocurrió, innecesaria.

Esto no quiere decir, ni mucho menos, que, como se ha proclamado a menudo, el bombardeo por zonas fuera completamente ineficaz. Lo que sí puede afirmarse es esto: a pesar de los bombardeos de zona, la producción alemana de armamento de toda clase continuó subiendo hasta julio de 1945, y esta producción era suficiente para sostener operaciones de guerra verdaderamente formidables en Rusia, Oriente Medio, Italia y Francia. En segundo lugar, por deprimido, alarmado o aterrorizado que estuviera el pueblo alemán a causa de los ataques a que era sometido, su moral de nación y obediencia cívica se mantuvo ampliamente, y Hitler, casi hasta el final, continuó con la fanática lealtad de las masas. En tercer lugar, los bombardeos por zonas, al contrario que los ataques americanos, no condujeron a ninguna batalla decisiva con la fuerza aérea alemana y, por tanto, no contribuyeron a lograr el dominio del aire. Esto era así porque el bombardeo por zonas dependía de la ausencia de fuerzas aéreas enemigas, pero no ofrecía ninguna contribución para destruirlas. Los bombarderos nocturnos, si tenían mucha suerte, podían derribar de vez en cuando algún avión de caza nocturna, pero la norma era que sucediera al revés, y la principal esperanza de sobrevivir de los bombarderos residía en quedar apartados dentro de lo posible de las fuerzas enemigas, Esto constituía una notable diferencia con las posibilidades que con el tiempo llegaron a tener los bombarderos diurnos de las fuerzas americanas del general Spaatz. Su objetivo era provocar a los cazas alemanes con el fin de que los cazas propios pudieran entrar en batalla con ellos. Finalmente, hay que tener en cuenta que el relativo fracaso de los bombardeos por zonas, comparados con otras formas de ataque, no se debió al simple fracaso en concentrar suficientemente su esfuerzo y en mantenerlo durante el tiempo suficiente. Los bombardeos de área dependían, al menos por parte británica, del éxito de las medidas evasivas, y, por el lado alemán, del poder de recuperación, reparación, rescate y reconstrucción. Así que la lucha fluctuaba con la aparición de cualquier innovación técnica como, por ejemplo, *Window*, que ayudó a los bombarderos a escapar de los cazas, o como el sistema de "instrucciones sobre la marcha", que daba la posibilidad a los cazas alemanes de neutralizar una buena parte del *Window*; también dependía de los adelantos en las medidas de socorro en las ciudades alemanas. En el conjunto de la camapaña se hace evidente que la capacidad alemana para absorber la creciente destrucción que les produjo al Mando de Bombardeo, aumentó en mayores proporciones que la habilidad de este último para disminuir las bajas que se le infligían, principalmente, por las fuerzas de caza nocturna alemanas. Los resultados de la Batalla de Berlín en marzo de 1944 hacen evidente que una intensificación posterior de tal campaña hubiera arruinado no a Alemania, sino al Mando de Bombardeo.

Es decir, que hay bases para pensar que los bombardeos por zonas, considerados en forma relativa, eran ineficaces. Sin embargo, no lo eran completamente y, sobre todo, que si había la necesidad de mantener una ofensiva aérea de bombardeo, ni los americanos ni los británicos tenían otras alternativas. Además, lo conseguido por las fuerzas de bombardeo al final de

la guerra no hubiera sido posible sin lo emprendido anteriormente. Las fuerzas armadas de gran capacidad no pueden hacerse surgir por arte de magia en el momento que se las necesita si no existen bases previas de experiencia operativa y moral de lucha. En lo que se refiere al ataque a Dresde, sólo se puede decir que fue hecho en proporción excesiva y demasiado tarde. Cuando se planeó había sólidas y convincentes razones para llevarlo a cabo. Pero cuando se llevó a cabo esas razones ya no eran tan poderosas. Pero esto en aquel momento no estaba tan claro. El error de dar por sentado que la guerra estaba a punto de ganarse se había cometido con anterioridad y la consecuencia fue la ofensiva de las Ardenas. En todo caso, los ataques realizados, y particularmente la operación nocturna llevada a cabo por el Mando de Bombardeo, constituía un gran exceso en el bombardeo. Sin embargo, esto tampoco se podía anticipar entonces. La fuerza de 800 bombarderos nunca había producido antes en una sola noche los efectos que produjo en Dresde. Ciertamente, una noche después una fuerza similar operando dentro de la misma área de Alemania produjo resultados muchísimo menos impresionantes. Lo acontecido a Dresde fue el resultado de una combinación de condiciones atmosféricas y visibilidad perfectas y de la curiosa circunstancia de que los alemanes no ofrecieran oposición alguna.

Aunque hay quien ha presumido de conocer el número de hombres, mujeres y niños muertos en este ataque a Dresde, el hecho es que es imposible de establecer con certeza o siquiera con alguna precisión. Incluso los cálculos considerados más como históricos que como histéricos son revisados a menudo y no se apoyan en ninguna evidencia histórica, La verdad es que lo único que se puede decir es que las bajas fueron enormes y que muy bien pudieron exceder el número de los 50.000 o más, muertos en la Batalla de Hamburgo.

Por horrible que esto fuera y por más horrible que le parezca en estos momentos a un mundo que atraviesa, gracias a Dios, por un periodo más tranquilo en el que Hitler ya no es mucho más que un triste recuerdo, hay que reconocer que el ataque a Dresde y lo que siguió, trataba de ser un golpe demoledor de efectos asoladores y consecuencias desmoralizadoras para cualesquiera fueren los planes bélicos que aún alentaban en Alemania. Es difícil de creer e imposible de probar que el bombardeo de Dresde no tuvo efectos marcados sobre la velocidad de desintegración de la resistencia alemana. Se puede considerar, como máximo, como un método estratégico eficaz para aproximarse a la fecha en que aquellos que todavía estaban en campos de concentración pudieran ser rescatados, y o a aquella en que pudiera dedicarse toda la atención a la lucha contra el Japón. En el peor de los casos, no fue más que un intento para lograr esos objetivos y para aliviar a las naciones de la Gran Alianza, hastiadas de guerra, del molesto compromiso militar que Alemania les había obligado a aceptar.

En resumen y como veredicto, puede decirse que la ofensiva aérea estratégica fue un éxito, teniendo en cuenta su contribución decisiva e indispensable a la victoria. Fue decisiva en el sentido de que desempeñó un papel de vital importancia en la consecución del dominio del aire. Y esto, a su vez, dio lugar a un cambio en el curso de la guerra, y gracias a ello, y con la destrucción de los sistemas de comunicación en Francia, hizo tal contribución a la Operación Overlord, que, posiblemente, sin ella esa empresa hubiera tenido grandes posibilidades de fracasar. Más aún, en la fase final de la guerra, principalmente con las campañas del petróleo y de los transportes, pero también parcialmente con los ataques por zonas contra las ciudades, dio como resultado la parálisis de las bases administrativas e industriales germanas y facilitó enormemente la derrota de Alemania en el frente Oriental por los ejércitos soviéticos y en el Occidental por los angloamericanos. Estos resultados eran indispensables teniendo en cuenta que sin ellos el curso de la guerra hubiera sido diferente y que no hubieran podido ser conseguidos por ningún otro tipo de fuerzas como, por ejemplo, las distintas ramas de fuerzas aéreas tácticas, creadas por alemanes, rusos y japoneses como cuerpo independiente y por británicos y americanos como complemento de las Fuerzas Aéreas Estratégicas.

Por importantes e impresionantes que fueran estos resultados, no eran ni mucho menos tan buenos como, al menos teóricamente, podían haberse conseguido. El hecho de que. los bombardeos estratégicos durante la mayor parte de la guerra se quedaran cortos, hasta 1945 no se consiguieron resultados verdaderamente importantes, se debió principalmente a dos deficiencias: la falta de potencia destructiva y la falta de dominio en el aire. La potencia destructiva necesaria para conseguir resultados decisivos demostró ser muchísimo mayor de lo que se había calculado previamente. Ello se debía, entre otras razones, a la extraordinaria lealtad, estoicismo y capacidad de trabajo, aun bajo el fuego enemigo del pueblo alemán, y en parte, también, a la gran dificultad, otra vez mucho más grande de lo previsto, de efectuar bombardeos precisos en plena situación bélica. Esta última dificultad surgía directamente de la falta de dominio del aire que caracterizó, durante la mayor parte de la guerra, a la ofensiva aérea estratégica. Los cazas alemanes hicieron imposible el bombardeo masivo por el Mando de Bombardeo hasta la segunda mitad de 1944, creándoles el problema de dirigirse de noche a los objetivos; y a la Octava Fuerza Aérea la obligaron a adoptar la táctica de formaciones masivas que sólo permitía realizar los bombardeos bajo el sistema de "patrones". Más aún, las fuerzas de caza alemanas impusieron otro crítico handicap; evitaban la concentración sistemática y la repetición de los bombardeos sobre los objetivos primordiales. El único medio que tenían los bombarderos para diseminar la defensa enemiga era el diseminar, a su vez, los ataques. Esto se puso de manifiesto particularmente en las vísperas del ataque americano de octubre de 1943 contra las fábricas de rodamientos a bolas de Schweinfurt y en las etapas finales de la Batalla de Berlín, en febrero y marzo de 1944. Una vez que el dominio del aire se hubo conseguido, el dominio diurno hacia abril de 1944 y el nocturno hacia agosto del mismo año, los únicos factores limitantes que quedaban era las condiciones atmosféricas, las defensas de tierra alemanas y los defectos en los propios sistemas del alto mando. De todos éstos, el más serio y el más fácil de evitar era el último. Pero hay que tener en cuenta que aquellos sobre quienes, en aquellos momentos, recaía toda la responsabilidad, no poseían ni las indicaciones que proporcionaba la historia, previa, disponibles en cambio para sus colegas militares y navales, ni el conocimiento de causa de los que, como el autor del presente libro, exponen sus valoraciones históricas.

De las dos fuerzas principales que tomaron parte en la campaña, el Mando de Bombardeo británico no sólo fue quien luchó más tiempo, sino también quien generó la mayor potencia destructiva. Sin embargo, la Octava Fuerza Aérea americana fue la que aportó mayor contribución a la tarea de apoderarse del dominio del aire. El comandante en jefe del Mando de Bombardeo, Harris, pasará probablemente a la Historia como un gigante entre los líderes de hombres. Dio al Mando de Bombardeo el valor para sobreponerse a su castigo, a Churchill la razón para mantenerlo en existencia y proporcionó a Arnold las pruebas que necesitaba para que sus deseos de realizar una ofensiva aérea estratégica americana fueran aceptados. A Spaatz, comandante de las Fuerzas Aéreas Estratégicas de los Estados Unidos en Europa, le está reservado un premio diferente. El, más que ningún otro jefe de las fuerzas aéreas, supo ver la necesidad, y el método para alcanzarla, de lograr el dominio del aire. El colocó a sus fuerzas en posiciones de acción críticas y, por encima de perturbaciones y hasta órdenes, las mantuvo en su puesto hasta que se hubo conseguido un resultado decisivo. No cabe duda de que en lo conseguido por Spaatz tuvieron gran influencia oportunidades imprevistas. No cabe duda de su deuda hacia los magníficos subordinados que tenía, especialmente el general Kepner, del Octavo Mando de *Caza;* pero el crédito principal de la victoria debe de ir, como hubiera ido el de la derrota en caso de producirse, al máximo jefe, en este caso Spaatz. En la guerra, que no es una partida de ajedrez, la argumentación intelectual no debe ser considerada como lo más importante, ni siquiera en los más altos jefes de la batalla; la intuición o, como hubiera dicho Napoleón, la suerte, es una cualidad mucho más importante.

# Bibliografía


*The Strategic Air Offensive against Germany 1939-1945,* Sir Charles Webster and Noble Frankland (HMSO, Londres, 4 vols.).

*The Army Air Forces in World War II,* W. L. Craven and J. L. Cate (Ed.) (Chicago. 7 vols.).

*The Bombing Offensive against Germany,* Noble Frankland (Faber, Londres).

*Bomber Offensive,* Marshal of the Royal Air Forcé Sir Arthur Harris (Collins, Londres).

*The LuftwaffeWar Diaries,* Cajus Bekker (MacDonald, Londres. Doubleday, Nueva York).

*The Bombing of Germany,* Hans Rumpf (Frederick Muller, Londres. Holt, Rinehart and Winston, Nueva York).

*The First and the Last,* Adolph Galland (Methuen, Londres, Holt, Rinehart and Winston, Nueva York).

*The Dam Busters,* Paul Brickhill (Evans Brothers, Londres. Norton, Nueva York).


Ai publicar la colección **Historia de la Segunda Guerra Mundial, la** editorial San Martín emprende una empresa apasionante y sin precedentes en el mercado del libro de bolsillo: analizar minuciosamente un acontecimiento de proporciones tan inmensas como la II Guerra Mundial y ofrecer al público el resultado de tal análisis en la forma de amenos volúmenes, imparcial y rigurosamente escritos y complementados con gran profusión de fotografías, mapas y diagramas. Cada aspecto de la guerra es sometido a un cuidadoso estudio y presentado de forma clara y lúcida. La colección está formada por cuatro series: **Batallas,** como Pearl Harbour, Stalingrado, Kursk...; **Campañas,** como las del Afrika Korps, Sicilia o Rusia; **Armas,** como submarinos, aviones, armas secretas alemanas, fuerzas acorazadas, etcétera; **Personajes,** como Rommel y Patton.

Escritores y expertos de todas las nacionalidades han contribuido con sus obras a esta importantísima serie, utilizando las fuentes de información más completas y al día.

De igual importancia son las fotografías, cuya autenticidad histórica está avalada por instituciones como el Museo Imperial de Guerra inglés; la importantísima editorial Ullstein, de Alemania; Sado-Opera Mundi, de Bruselas; Novosti, de Moscú. Todos ellos han puesto sus archivos a disposición de nuestro equipo editorial. Además, se han examinado cientos de colecciones fotográficas privadas de toda Europa, obteniéndose así ilustraciones hasta ahora totalmente inéditas.

Librería Editorial San Martín se enorgullece de presentar al público de habla española esta serie, que edita conjuntamente con grandes firmas norteamericanas, inglesas, francesas, alemanas e italianas.

**Pearl Harbour,** por A. J. Barker.
Libro de Batallas n.º 1.

**La Batalla de Inglaterra,** por Edward Bishop.
Libro de Batallas n.º 2.

**Afrika Korps,** por Kenneth Macksey.
Libro de Campañas n.º 1.

**Armas Secretas Alemanas,** por Brian Ford.
Libro de Armas n.º 1.

**Kursk,** por Geofrey Jukes.
Libro de Batallas n.º 3.

**Gestapo SS,** por Roger Manvell.
Libro de Armas n.° 2.

**General Patton.**
Libro de Personajes n.º 1.

**Stalingrado,** por Geofrey Jukes.
Libro de Batallas n.º 4.

**Comando,** por Peter Young.
L bro de Armas n.º 3.

**Bombardeo de Europa,** por Noble Frankland.
L bro de Campañas n.º 2.

**Luftwaffe,** por Alfred Pnce.
Libro de Armas n.° 4.

**Golfo de Leyte,** por Donald Macintyre.
Libro de Batallas n.º 5.

**Fuerzas de choque del desierto, por Arthur** Swinson.
Libro de Campañas n.º 3.

**Código:** Libros de Batallas, rojo. Libros de Campañas, verde. Libros de armas, azul.




Las fuerzas aliadas que emprendieron el bombardeo de Europa habían recibido una consigna: Destruir la maquinaria bélica alemana, «la economía que la alimenta, la moral que la sostiene, los suministros que la nutren y las esperanzas de victoria que la inspiran», pero quedaban las tareas de crear y probar los métodos para cumplir ese cometido y de constituir las fuerzas necesarias para llevar a cabo ideas nunca puestas en práctica anteriormente.